

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 24, ஸ்ரீமுக - திருவள்ளூர் ஆண்டு 2025

1994 ஏப்ரல் 7, வியாழக்கிழமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில் காலை 10.00 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

“கேடறியாக் கெட்ட விடத்தும் வளங்குன்றா
நாடுடன்ப நாட்டின் தலை”

பகைவர்களால் கெடுக்க முடியாததாயும், ஒரு வேளை கேடு சூழ்ந்தாலும் அதன் காரணமாக தன் வளம் குன்றாததாயும் உள்ள நாடே, நாடுகள் எல்லாவற்றிலும் தலைசிறந்த நாடாகக் கருதப்படும்.

குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடப்பெற்றிருந்தால், அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.

1. கவன ஈர்ப்பு

(அ) அவக்குறிச்சி தொகுதி குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் பாசனம் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வுகள் குறித்த கவன ஈர்ப்பு. திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா அவர்கள் அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவார்.

2. தகவல் கோரல்

உறுப்பினர் கொடுத்த அறிவிக்கை குறித்து.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் வழிமறிப்பு, கொள்ளை பற்றி இன்றே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். (குறுக்கீடு)

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் நாளைக்கு எடுக்கிறேன். (குறுக்கீடு) உங்கள் பிரச்சினை நாளை எடுக்கப்படும். இன்றைக்கு நேரடியாக நேற்றைய பதிலுரைக்காக “வினாக்கள்-விடைகள்” நேரம் கூட ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா அவர்கள் அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவார். (குறுக்கீடு) திரு. குமாரதாஸ் உட்காருங்கள். நாளைக்கு எடுக்கிறேன். இன்றைக்கு எடுக்க வழியில்லை. (குறுக்கீடு)

1. கவனஈர்ப்பு-- தொடர்ச்சி

(அ) அரவக்குறிச்சி தொகுதி குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் பாசனம் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து-தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா

* திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “அரவக்குறிச்சி தொகுதியில் குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் குடகனாற்றுப் பாசனப் பகுதிகளில் பயிர்களும், தென்னை மரங்களும் நீரின்றி வாடுவது குறித்த” அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே..... (குறுக்கீடு)

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: ** (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முறை தவறி நடந்ததால் குமாரதாஸ் அவையை விட்டு வெளியேறவும். (குறுக்கீடு) குமாரதாஸை அவையை விட்டு அப்புறப்படுத்தவும். (குறுக்கீடு) முறை தவறி நடப்பதை அனுமதிக்க முடியாது. மரியாதையாக நடந்துகொள்ள வேண்டும்.

(டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவையை விட்டு வெளியேறினார்)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எஸ். கண்ணப்பன்]

அறிக்கை

குடகனாறு மறுகட்டுமான நீர்த்தேக்கப் பணிகளின் பெரும் பகுதி முடிந்துள்ளது. இந்த நீர்த்தேக்கத்தின் மொத்தம் பதிவுபெற்ற ஆயக்கட்டு 9000 ஏக்கர். தவிர, 819 ஏக்கர் உறுதி செய்யப்பட்ட ஆயக்கட்டாகும். இடைவெளி ஆயக்கட்டு 356 ஏக்கர். தற்போதைய நீரளவு 250 மில்லியன் கன அடி. நடப்பு ஆண்டில் வரப்பெற்ற நீர் வரத்து, சோதனை அடிப்படையில் தேக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு தேக்கப்பட்ட நீர் இரண்டு கால்வாய்களிலும் பாசனத்திற்கு திறந்துவிடப்பட்டுள்ளது. இதன்மூலம் திண்டுக்கல் மாவட்டத்தில் 1092 ஏக்கரும், திருச்சி மாவட்டத்தில் 3109 ஏக்கரும், ஆகமொத்தம் 4201 ஏக்கர் பரப்பு தற்போது நேரடிப் பாசனப்பயன் பெறுகின்றது. நீர்த்தேக்கத்தில் தற்போது இருப்பில் இருக்கும் நீரைக் கொண்டு மேலே கூறியுள்ளவாறு 4201 ஏக்கர் பரப்புக்கு மட்டுமே பாசனத்திற்கு தண்ணீர் அளிக்க இயலும். அவ்வாறே தற்போது தண்ணீர் வழங்கப்பட்டு வருகிறது. அற்றுப்பகுதி முழுவதும் தற்போது மிகவும் வறண்ட நிலையில் இருப்பதாலும், நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து மிகக் குறைந்த அளவு நீரை ஆற்றில் திறந்துவிட்டாலும், வழியில் ஆற்றுப்படுகையில் உறிஞ்சப்பட்டு விடும். ஆகவே, தண்ணீர் கீழ்ப்பகுதியை சென்றடையாது. தற்போது அணையில் தேக்கப்பட்டுள்ள நீர் ஏற்கெனவே பாசனத்திற்கு திறந்துவிடப்பட்ட 4200 ஏக்கருக்கு மட்டுமே போதுமானதாக உள்ளதால் மேற்கொண்டு கூடுதல் பரப்பளவுக்கு பாசனம் அளிக்க இயலாது.

திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குடகனாற்று நீர்த் தேக்கத்திலிருந்து இரண்டு கால்வாய்களில் பாசனத்திற்கு தண்ணீர் திறந்து விடப்படுவதாக விவர அறிக்கையில் தரப்பட்டுள்ளது. திருச்சி மாவட்டம் அரவக்குறிச்சி தொகுதியில் குடகனாறு ஆற்றுப் பாசனம் பெறும் நாகம்பள்ளி, கொடையூர், வெங்ஃசமாங்குமலூர் மேல் பாகம், புக்கம்பாடி கீழ் பாகம், எருமார்பட்டி, அஞ்சகவுண்டன்பட்டி, அம்மாபட்டி, ஈசந்தத்தம், பெரியமஞ்சவழி ஆகிய கிராமங்களில் சுமார் 800 ஏக்கரில் கடலை, மிளகாய், சோளம் மற்றும் தென்னை மரங்கள் நீரின்றி வாடுகின்றன. மேலும் பொது மக்களும், கால்நடைகளும் குடிநீர் இன்றித் தவிக்கிறார்கள். எனவே குடகனாற்றில் அழகாபுரி அணை கட்டுவதற்கு முன்பிலிருந்து தொன்றுதொட்டு பன்னெடுங்காலமாக குடகனாற்றுக் கடைமடைப் பகுதியான அரவக்குறிச்சி தொகுதி தொடர்ந்து பாசன வசதி பெற்று வந்தது. அழகாபுரி அணை கட்டப்பட்டதற்குப் பிறகு கடை மடைப் பாசனப் பகுதிகளுக்குப் போதுமான அளவு தண்ணீர் திறந்துவிடப்படாத குறையை

[திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா] [1994 ஏப்ரல் 7]

நீக்க விவசாயிகளின் நலனில் அக்கறை கொண்ட மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய தலைமையிலான அரசு ஆவன செய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, குடகனாறு நீர்த்தேக்கத்தைப் பொறுத்தமட்டில் திருச்சி மாவட்டத்தில் 3109 ஏக்கர்களும், திண்டுக்கல்-அண்ணா மாவட்டத்திலே 1092 ஏக்கர்களும் பாசனப் பரப்பாக நிர்ணயித்திருக்கிறோம். இப்போது 250 மில்லியன் கன அடி தண்ணீர் தான் இருக்கிறது. 50 நாட்களுக்குத்தான் அந்தத் தண்ணீரை வழங்க இயலும். எனவே கடை மடைப் பகுதிகளுக்கு ஏற்கெனவே இருக்கின்ற பாசனப் பகுதிகளுக்குத்தான் இன்றைக்குத் தண்ணீரை வழங்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான் அதற்கு அப்பாற்பட்ட பகுதிகளுக்குத் தற்போதுள்ள சூழ்நிலையில் வழங்க இயலாமல் இருக்கிறது. மேலும் பொதுவாக இப்போது வறண்டு கிடக்கின்ற அந்த ஆற்றிலிருந்து தண்ணீரைத் திறந்துவிட்டால், தண்ணீரை உறிஞ்சி விடும். ஆகவே இருக்கின்ற தண்ணீரை போதாமல் போய்விடும். இந்தச் சூழ்நிலையில் இருக்கின்ற பாசனப் பரப்பை பாதுகாப்பதற்குத்தான் தண்ணீரை விடமுடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கையிலே பார்த்தேன். குடகனாறு வறண்டு கிடக்கின்றது என்று. அந்த ஆற்றங்கரைப் பகுதியில் வாழும் மக்கள் குடிநீரின்றி மிகவும் தவிக்கிறார்கள். மேலும் அங்கு வறட்சிக் காலத்தில் ஆழ் குழாய்க் கிணறு போட்டாலும் அது தண்ணீரின்றி தோல்வியில் முடிந்து விடுகின்றது. அதனால் அங்குள்ள கால்நடைகளும் மக்களும் குடிநீருக்கு மிகவும் கஷ்டப்படுகின்றார்கள். எனவே அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்களின் குடிநீர்ப் பிரச்சினையைத் தீர்க்கவும்—மேலும் அங்கு ஏற்கெனவே பயிர்கள் பயிரிடப்பட்டிருக்கின்றன—அந்தப் பயிர்களைக் காப்பாற்றவும் அரசு மீண்டும் பரிசீலனை செய்து, முறை வைத்தாவது தண்ணீர் விடுவதற்கு அரசு ஆவனசெய்யுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-05

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்ததைப் போல பாசனப் பரப்பு என்று ஆயக்கட்டு நிர்ணயித்து விட்டால், அந்த ஆயக்கட்டுகளுக்கு மாத்திரம்தான் தண்ணீர் விட முடியும். அதற்கு மேலே அதிகமான தண்ணீர் இருக்கிறபோது தான் மற்ற பகுதிகளுக்கு நாம் பொதுவாக

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எஸ். கண்ணப்பன்]

கண்சிபர் பண்ணுவது வழக்கமாக உள்ளது. ஏற்கெனவே இருக்கிற பாசனப் பகுதிகளுக்கு தண்ணீர் இல்லாமல் புதிதாகக் கொடுத்தால், அதிலே பிரச்சினைகள் உருவாகும். ஆகவேதான் நான் ஏற்கெனவே அது பற்றி தெரிவித்து இருக்கிறேன். அந்தப் பகுதியிலே குடகனாற்றில் இருக்கிற தண்ணீரும் போதுமான அளவு இல்லை என்பதையும் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால் அந்தப் பகுதி வறட்சிப் பகுதி என்பதற்காக பாசனப் பகுதி தண்ணீரை இதிலே திறந்து விடுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது. ஏனென்றால் மற்றவர்கள் ஆட்சேபிப்பார்கள். ஆகவே இருக்கிற சூழ்நிலையைக் கருத்தில் கொண்டு அதிகாரிகளிடத்திலே அந்த சுற்றுப்புறத்திலே இருக்கிற குடிநீர்ப்பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு ஏதாவது இதன் மூலம் செய்யலாமா என்று ஒரு விவர அறிக்கையைப் பெற்று அதற்குப் பின்னாலே இந்த அரசு ஏதாவது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கான முயற்சிகளில் இறங்கும் என்பதை மாத்திரம் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(ஆ) புதுக்கோட்டை மாவட்ட மில்களில் கடலை, அரிசி, எடைபோடுவதற்கு 'ஸ்கேல்' முறை அமுல்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்த கவன ஈர்ப்பு. திரு. சி. சுவாமிநாதன், திரு. எஸ். சண்முகநாதன் மற்றும் திரு. சி. குழந்தைவேலு ஆகியோரில் ஒருவர் அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்கள். திரு. சி. சுவாமிநாதன்.

திரு. சி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில் அனைத்து மில்களிலும் கடலை, அரிசி எடை போடுவதற்கு 'ஸ்கேல்' முறையை அமுல்படுத்துவது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

*மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது குறித்து விவர அறிக்கை ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

அறிக்கை

புதுக்கோட்டை மாவட்டம் ஆலங்குடியில் 63 ஆயில் மில்களும், 22 அரிசி மில்களும் ஆக மொத்தம் 85 மில்கள் உள்ளன. இதில் 42 மில்களில் விட்டத் தராசு பயன்படுத்தப்படுகிறது. 43 மில்களில் மேடைத் தராசு

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

பங்குனி 24, ஸ்ரீமுக - திருவள்ளூர் ஆண்டு 2025

1994 ஏப்ரல் 7, வியாழக்கிழமை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு. இரா. முத்தையா அவர்கள் தலைமையில் காலை 10.00 மணியளவில் பேரவை கூடியது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்:

“கேடறியாக் கெட்ட விடத்தும் வளங்குன்றா
நாடுடன்ப நாட்டின் தலை”

பகைவர்களால் கெடுக்க முடியாததாயும், ஒரு வேளை கேடு சூழ்ந்தாலும் அதன் காரணமாக தன் வளம் குன்றாததாயும் உள்ள நாடே, நாடுகள் எல்லாவற்றிலும் தலைசிறந்த நாடாகக் கருதப்படும்.

குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் உடுக்குறி (*) இடப்பெற்றிருந்தால், அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.

1. கவன ஈர்ப்பு

(அ) அவக்குறிச்சி தொகுதி குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் பாசனம் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வுகள் குறித்த கவன ஈர்ப்பு. திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா அவர்கள் அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவார்.

2. தகவல் கோரல்

உறுப்பினர் கொடுத்த அறிவிக்கை குறித்து.

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பஸ் வழிமறிப்பு, கொள்ளை பற்றி இன்றே எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். (குறுக்கீடு)

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் நாளைக்கு எடுக்கிறேன். (குறுக்கீடு) உங்கள் பிரச்சினை நாளை எடுக்கப்படும். இன்றைக்கு நேரடியாக நேற்றைய பதிலுரைக்காக “வினாக்கள்-விடைகள்” நேரம் கூட ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. (குறுக்கீடு) திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா அவர்கள் அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருவார். (குறுக்கீடு) திரு. குமாரதாஸ் உட்காருங்கள். நாளைக்கு எடுக்கிறேன். இன்றைக்கு எடுக்க வழியில்லை. (குறுக்கீடு)

1. கவனஈர்ப்பு-- தொடர்ச்சி

(அ) அரவக்குறிச்சி தொகுதி குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் பாசனம் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது குறித்து-தொடர்ச்சி.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா

* திருமதி கே. மரியம் உல் ஆசியா: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, “அரவக்குறிச்சி தொகுதியில் குடகனாற்றில் தண்ணீர் திறந்து விடாததால் குடகனாற்றுப் பாசனப் பகுதிகளில் பயிர்களும், தென்னை மரங்களும் நீரின்றி வாடுவது குறித்த” அவசரப் பொதுமுக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே..... (குறுக்கீடு)

டாக்டர் தே. குமாரதாஸ்: ** (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முறை தவறி நடந்ததால் குமாரதாஸ் அவையை விட்டு வெளியேறவும். (குறுக்கீடு) குமாரதாஸை அவையை விட்டு அப்புறப்படுத்தவும். (குறுக்கீடு) முறை தவறி நடப்பதை அனுமதிக்க முடியாது. மரியாதையாக நடந்துகொள்ள வேண்டும்.

(டாக்டர் தே. குமாரதாஸ் அவையை விட்டு வெளியேறினார்)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விவர அறிக்கை ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எஸ். கண்ணப்பன்]

கண்சிபர் பண்ணுவது வழக்கமாக உள்ளது. ஏற்கெனவே இருக்கிற பாசனப் பகுதிகளுக்கு தண்ணீர் இல்லாமல் புதிதாகக் கொடுத்தால், அதிலே பிரச்சினைகள் உருவாகும். ஆகவேதான் நான் ஏற்கெனவே அது பற்றி தெரிவித்து இருக்கிறேன். அந்தப் பகுதியிலே குடகனாற்றில் இருக்கிற தண்ணீரும் போதுமான அளவு இல்லை என்பதையும் சொல்லியிருக்கிறேன். ஆனால் அந்தப் பகுதி வறட்சிப் பகுதி என்பதற்காக பாசனப் பகுதி தண்ணீரை இதிலே திறந்து விடுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது. ஏனென்றால் மற்றவர்கள் ஆட்சேபிப்பார்கள். ஆகவே இருக்கிற சூழ்நிலையைக் கருத்தில் கொண்டு அதிகாரிகளிடத்திலே அந்த சுற்றுப்புறத்திலே இருக்கிற குடிநீர்ப்பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு ஏதாவது இதன் மூலம் செய்யலாமா என்று ஒரு விவர அறிக்கையைப் பெற்று அதற்குப் பின்னாலே இந்த அரசு ஏதாவது நடவடிக்கை எடுப்பதற்கான முயற்சிகளில் இறங்கும் என்பதை மாத்திரம் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(ஆ) புதுக்கோட்டை மாவட்ட மில்களில் கடலை, அரிசி, எடைபோடுவதற்கு 'ஸ்கேல்' முறை அமுல்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்த கவன ஈர்ப்பு. திரு. சி. சுவாமிநாதன், திரு. எஸ். சண்முகநாதன் மற்றும் திரு. சி. குழந்தைவேலு ஆகியோரில் ஒருவர் அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார்கள். திரு. சி. சுவாமிநாதன்.

திரு. சி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, "புதுக்கோட்டை மாவட்டத்தில் அனைத்து மில்களிலும் கடலை, அரிசி எடை போடுவதற்கு 'ஸ்கேல்' முறையை அமுல்படுத்துவது குறித்த" அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

*மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இது குறித்து விவர அறிக்கை ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

அறிக்கை

புதுக்கோட்டை மாவட்டம் ஆலங்குடியில் 63 ஆயில் மில்களும், 22 அரிசி மில்களும் ஆக மொத்தம் 85 மில்கள் உள்ளன. இதில் 42 மில்களில் விட்டத் தராசு பயன்படுத்தப்படுகிறது. 43 மில்களில் மேடைத் தராசு

[திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

மற்றும் விட்டத் தராசுகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. இந்த மில்களில் உள்ள எடைக்கல், விட்டத் தராசு மற்றும் மேடைத் தராசுகளை ஆண்டுக்கு ஒரு முறை மறுபரிசீலனை செய்து அரசாங்கத்தினால் நியமிக்கப்பட்ட எடையளவு ஆய்வாளர்களால் மறுமுத்திரையிடப்பட்டு வருகின்றன.

2. 1985 ஆம் ஆண்டு எடையளவு தரம் (அமூல்) சட்டத்தின் கீழ் மேடைத் தராசுகளை மட்டும்தான் பயன்படுத்த வேண்டும் என நிர்ப்பந்திக்க வழிவகையில்லை. விட்டத் தராசுகளும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தராசு வகைகளில் ஒன்றுதான். எனவே, அவற்றை உபயோகப்படுத்துவதை தடை செய்ய முடியாது. எவ்வகை தராசாக இருப்பினும் அவை முறையாகப் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். முறைகேடாகவோ அல்லது நுகர்வோர் நலன் பாதிக்கக்கூடிய வகையில் மோசடியாகவோ பயன்படுத்தப்பட்டால், அவற்றைப் பறிமுதல் செய்து நடவடிக்கை எடுப்பது அமுலாக்கப் பணியாளர்களின் பணியாகும்.

3. இந்த மில்களில் அடிக்கடி ஆய்வுகள் மேற்கொண்டு முறைகேடுகள் ஏதும் நடக்கா வண்ணம் கண்காணிக்கும்படி திருச்சி தொழிலாளர் ஆய்வர், புதுக்கோட்டை தொழிலாளர் துணை ஆய்வர் மற்றும் அறந்தாங்கி தொழிலாளர் உதவி ஆய்வாளர் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளனர்.

திரு. சி. சுவாமிநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதுக்கோட்டை மாவட்டம், ஆலங்குடியில் மொத்தம் 63 ஆயில் மில்களும் 22 அரிசி மில்களும், மொத்தம் 85 மில்கள் இருப்பதாக அறிக்கையிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே 42 மில்களில் விட்டத் தராசு பயன்படுத்தப்படுவதாகவும் 43 மில்களில் மேடைத் தராசு பயன்படுத்தப்படுவதாகவும் அறிக்கையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதிலே 85 மில்களில் அரிசி ஆலைகளும், ஆயில் மில்களும் கடலை அரைக்கின்ற மெஷின்களும் இருக்கின்றன. கடலை அரைவை செய்கின்ற அத்தனை ஆலைகளிலும் அவர்கள் விட்டத் தராசைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். காரணம் விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்கின்ற கடலை-புதுக்கோட்டை, பட்டுக்கோட்டை தஞ்சையில் ஒரு பகுதி ஆக அடங்கிய ஒரு பெரிய மார்க்கெட் செண்டர் ஆலங்குடி. விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்கின்ற அனைத்து கடலைகளும் அங்கே கொண்டு வந்து தான் அவர்கள் எடைபோட்டு வியாபாரம் செய்கிறார்கள். அதற்கு கடலை மில்களில் மட்டும் அவர்கள் விட்டத் தராசைப் பயன்படுத்துவதால் ஏற்கெனவே பல ஆண்டுகளாக அங்கே இருக்கிற விவசாயச் சங்கங்கள், விவசாயிகள் அத்தனைபேரும் கடலை மில்களில் விட்டத் தராசை பயன்படுத்துவதால்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. சி. சுவாமிநாதன்]

முறையாக அதை எடை போடவில்லை, ஒரு அங்குலம் இடைவெளி வைத்து விவசாயிகளை ஏமாற்றுகிறார்கள். ஒரு மூடைக்கு 10 கிலோ, 5 கிலோ என்று அவர்கள் முறைகேடாக எடை போட்டு விவசாயிகளைக் கொள்ளை அடிக்கிறார்கள் என்ற கோரிக்கை பல ஆண்டுகளாக அந்தப் பகுதியிலே இருக்கிற விவசாயிகள் மத்தியில் பெரும் குறையாக இருக்கிறது. பத்து தினங்களுக்கு முன்பு கூட விவசாயப் பெருங்குடி மக்கள் ஒன்று சேர்ந்து வருகின்ற காலங்களிலாவது மேடைத் தராசை நல்ல முறையில் அமைத்து விவசாயிகளுக்கு சரியான எடைபோடுவதற்கு நீங்கள் எல்லாம் உதவ வேண்டும், புதுக்கோட்டையிலே இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அத்தனை பேரும் உதவ வேண்டும் என்று எங்களிடம் கோரிக்கைகளை கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த அடிப்படையிலேதான் நாங்கள் 3 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் இந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறோம். இப்போது கம்ப்யூட்டரைஸ்டு முறையில் துல்லியமாக எடைபோடுகிற முறைகள் வந்திருக்கிறபோது 50, 60 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு துவங்கப்பட்ட விட்டத் தராசை வைத்துக்கொண்டு எடைபோடுவது விவசாயிகளுடைய மனதை புண்படுத்துவதோடு விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்கின்ற பொருள்களை கொள்ளை அடிக்கின்ற சூழ்நிலையையும் ஏற்படுத்துகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கேள்வியாகக் கேளுங்கள்.

திரு. சி. சுவாமிநாதன்: தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் அனைத்து மில்களிலும் மேடை தராசுகளை, நவீன மயமாக்கப்பட்ட தராசுகளை அமைப்பதற்கு ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

முற்பகல் 10-10

மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். ப்ரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இதய தெய்வம் மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய பொற்கால ஆட்சியில் விவசாயிகள் மட்டுமல்ல, ஏழை எளிய மக்கள் யாவரும், எந்த வகையிலும் பாதிக்கப்படாத வகையில் எடை அளவைச் சட்டம் அமல் செய்யப்பட்டுள்ளது. பொதுவாக வியாபாரத்தில் பயன்படுத்தப்படும் எடைக்கல், விட்டத் தராசு மற்றும் மேடைத் தராசுகள் அனைத்தும் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை மறுபரிசீலனை செய்யப்பட்டு எடையளவு ஆய்வாளர்களால் மறு முத்திரையிடப்பட்டு முறைகேடுகள் நிகழா வண்ணம் விவசாய நலன் பாதுகாக்கப்படுகின்றன. விட்டத் தராசுகள் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தராசு வகைகளில் ஒன்றாகும். அவற்றை உபயோகப்படுத்த தடை செய்ய முடியாது. இருப்பினும் அவை முறைகேடாக பயன்படுத்தப்பட்டால் அவை பறிமுதல செய்யப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ். சண்முகநாதன்.

திரு. எஸ். சண்முகநாதன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய தமிழகத்திலே ஆலங்குடியில்தான் கடலை மில்கள் அதிகமாக இருக்கின்ற குழ்நிலை இருக்கிறது. பொள்ளாச்சிக்கு அடுத்தபடியாக அங்கே மிகப்பெரிய மார்க்கெட் இருக்கிறது. அங்கே விவசாயிகளுக்கும், கடலை மில் முதலாளிகளுக்கும் இடையே நீண்ட நாட்களாக தகராறு இருந்து வருகிறது. இங்கே நம்முடைய குறிப்பிலே 63 ஆயில் மில்களும், 22 அரிசி மில்களும் இருப்பதாகச் சொல்லியிருக்கிறீர்கள். அங்கே, கிட்டத்தட்ட 150-க்கு மேற்பட்ட மில்கள் இயங்கி வருகின்றன. 43 மில்களில் மேடைத் தராசு பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. அதே சமயத்தில் அங்கே எடை போடுவதில் ஸ்கேலும் முன்னுரிமை அளித்து வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். கடலை எடை போடுவதில் தான் விவசாயிகளுக்கும் உரிமையாளர்களுக்கும் இடையே தகராறு ஏற்படுவதன் காரணமாக கடலை அளவைக்கு மட்டுமாவது முன்னுரிமை அடிப்படையிலே அந்த ஸ்கேல் அளிப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, புதுக்கோட்டை மாவட்டம் ஆலங்குடியில் ஏறத்தாழ 85 மில்கள் இருக்கின்றன. அவற்றில் 63 ஆயில் மில்களும், 22 அரிசி மில்களும் இருக்கின்றன. அவற்றில் ஒழுங்கான முறையில் எந்த முறைகேடும் நிகழாத வண்ணம் அங்கே இருக்கின்ற திருச்சி தொழிலாளர் ஆய்வாளர் அவர்களும், புதுக்கோட்டை தொழிலாளர் துணை ஆய்வாளர் அவர்களும், அறந்தாங்கியில் உள்ள தொழிலாளர் உதவி ஆய்வாளர் அவர்களும் அங்கே சென்று பார்வையிட்டு எந்த முறைகேடும் இருக்கக் கூடாது, விட்டத் தராசாக இருந்தாலும் மேடைத் தராசாக இருந்தாலும் ஒழுங்கான முறையில் பராமரிக்கப்படுகின்றனவா என்பதைக் கண்டறிய இந்த ஆண்டு மட்டும் 8 தடவை பரிசோதனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஒழுங்கான முறையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு நல்லபடியாக இயங்குவதாக செய்திகள் வந்திருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. குழந்தைவேலு.

திரு. சி. குழந்தைவேலு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஸ்கேல் மூலம் எடை போடும் முறையை ஏற்காவிட்டாலும் விட்டத் தராசு மூலம் எடை போடும்போது 80 கிலோவுக்கு பதில் 90 கிலோ மற்றும் 100 கிலோ எடைபோட்ட

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. சி. குழந்தைவேலு]

மூட்டைகளை விவசாயிகள் கண்டுபிடித்து சரியான தகவல் கொடுக்க அங்கு ஒரு அதிகாரி தலைமையில் ஆலங்குடியில் ஒரு மையம் அமைத்து, முறைகேடாக எடைபோட முயற்சி செய்யும் முதலாளிகள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய யோசனை பரிசீலனை செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. அறிக்கைகள் அளித்தல்

பொது நிறுவனங்கள் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அறிக்கைகள் அளித்தல். பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல். திரு. கே. முனிவெங்கடப்பன், பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் தலைவர்.

திரு. கே. முனிவெங்கடப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் சார்பாக குழுவின் 155, 156, 157 ஆவது அறிக்கைகளை பேரவைக்கு அளிக்கின்றேன்.

4. அறிவிப்புகள்.

(அ) மிகைச்செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள், 1985-86-
முன்மொழிதல் (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1985-86 ஆம் ஆண்டின் மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகளை பேரவையில் முன்மொழிவது குறித்து ஆளுநர் அவர்களிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வரப்பெற்றுள்ளது:

"In pursuance of Clause I of Article 205 read with Clause 3 of Article 203 of the Constitution of India, I, M. CHANNA REDDY, Governor of Tamil Nadu, hereby give my recommendation to the moving in the Tamil Nadu Legislative Assembly of the Demands for Grants in respect of the amounts spent on certain services and purposes during the financial year 1985-86 in excess of the amounts authorised or granted for those services and purposes and for that year".

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. சி. குழந்தைவேலு]

மூட்டைகளை விவசாயிகள் கண்டுபிடித்து சரியான தகவல் கொடுக்க அங்கு ஒரு அதிகாரி தலைமையில் ஆலங்குடியில் ஒரு மையம் அமைத்து, முறைகேடாக எடைபோட முயற்சி செய்யும் முதலாளிகள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய யோசனை பரிசீலனை செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. அறிக்கைகள் அளித்தல்

பொது நிறுவனங்கள் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அறிக்கைகள் அளித்தல். பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல். திரு. கே. முனிவெங்கடப்பன், பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் தலைவர்.

திரு. கே. முனிவெங்கடப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் சார்பாக குழுவின் 155, 156, 157 ஆவது அறிக்கைகளை பேரவைக்கு அளிக்கின்றேன்.

4. அறிவிப்புகள்.

(அ) மிகைச்செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள், 1985-86-
முன்மொழிதல் (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1985-86 ஆம் ஆண்டின் மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகளை பேரவையில் முன்மொழிவது குறித்து ஆளுநர் அவர்களிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வரப்பெற்றுள்ளது:

"In pursuance of Clause I of Article 205 read with Clause 3 of Article 203 of the Constitution of India, I, M. CHANNA REDDY, Governor of Tamil Nadu, hereby give my recommendation to the moving in the Tamil Nadu Legislative Assembly of the Demands for Grants in respect of the amounts spent on certain services and purposes during the financial year 1985-86 in excess of the amounts authorised or granted for those services and purposes and for that year".

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. சி. குழந்தைவேலு]

மூட்டைகளை விவசாயிகள் கண்டுபிடித்து சரியான தகவல் கொடுக்க அங்கு ஒரு அதிகாரி தலைமையில் ஆலங்குடியில் ஒரு மையம் அமைத்து, முறைகேடாக எடைபோட முயற்சி செய்யும் முதலாளிகள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய யோசனை பரிசீலனை செய்யப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

3. அறிக்கைகள் அளித்தல்

பொது நிறுவனங்கள் குழு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அறிக்கைகள் அளித்தல். பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் அறிக்கைகளை அளித்தல். திரு. கே. முனிவேங்கடப்பன், பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் தலைவர்.

திரு. கே. முனிவேங்கடப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் சார்பாக குழுவின் 155, 156, 157 ஆவது அறிக்கைகளை பேரவைக்கு அளிக்கின்றேன்.

4. அறிவிப்புகள்.

(அ) மிகைச்செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள், 1985-86-
முன்மொழிதல் (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1985-86 ஆம் ஆண்டின் மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகளை பேரவையில் முன்மொழிவது குறித்து ஆளுநர் அவர்களிடமிருந்து கீழ்க்கண்ட செய்தி வரப்பெற்றுள்ளது:

"In pursuance of Clause I of Article 205 read with Clause 3 of Article 203 of the Constitution of India, I, M. CHANNA REDDY, Governor of Tamil Nadu, hereby give my recommendation to the moving in the Tamil Nadu Legislative Assembly of the Demands for Grants in respect of the amounts spent on certain services and purposes during the financial year 1985-86 in excess of the amounts authorised or granted for those services and purposes and for that year".

[1994 ஏப்ரல் 7]

5. மிகைச்செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள், 1985-86—
வாக்கெடுப்பு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1985-86 ஆம் ஆண்டின் மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது வாக்கெடுப்பு. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

முற்பகல் 10-15

*மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

"1985-86 ஆம் ஆண்டின் மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் அடங்கிய 6.4.1994 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற அறிவிப்பில் குறிப்பிட்டுள்ள மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள் ஒவ்வொன்றிற்கும் எதிரே குறிப்பிடப்பெற்றுள்ள தொகைக்கு மேற்படாத தொகை, 1985-86 ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்காக அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்" எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் 'ஆம்' என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் 'இல்லை' என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

நிறைவேற்றப்பெற்ற, 1985-86 ஆம் ஆண்டு மிகைச் செலவிற்கான கூடுதல் மானியக் கோரிக்கைகள்

கோரிக்கை

(ரூபாய்
ஆயிரத்தில்)

A. வருவாய்க் கணக்கில் செலவு

2	மாநில ஆயத் தீர்வைத் துறை	..	...	7,33
11	மாவட்ட நிருவாகம்	..	...	66,74
13	நீதி நிருவாகம்	..	...	70,61

1994 ஏப்ரல் 7]

20	வேளாண்மை	..	...	64,09
22	கால்நடை வளர்ப்பு	..	...	18,12
31	பழங்குடியினர், ஆதிதிராவிடர் முதலியோர் நலன்	..	...	1,57,74
33	வீட்டு வசதி	..	..	58,94
34	நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி	..	..	4,58
39	சாலைகளும் பாலங்களும்	..	..	47,93
40	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்	..	..	7,71
42	ஓய்வூதியங்களும் ஏனைய ஓய்வுகால நன்மைகளும்	..	..	7,60,72
46	இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும்	..	..	6,67,57
மொத்தம் A. வருவாய்க் கணக்கில் செலவு				19,32,08

B. வருவாய்க் கணக்கின்கீழ் வராத மூலதனச் செலவு

54	சாலைகள்-பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு	1,42
55	சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு	79,91
மொத்தம் B. வருவாய்க் கணக்கின்கீழ் வராத மூலதனச் செலவு		81,33

பெரு மொத்தம்	..	20,13,41
--------------	----	-----------------

[1994 ஏப்ரல் 7]

4. அறிவிப்புகள் - தொடர்ச்சி

(ஆ) நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, 1994 (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்யவும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளவும் ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவு - (அறிமுகம் செய்தல்)

நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவு, 1994.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, அறிமுகம் செய்தல். மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்கவேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. மானியக்கோரிக்கைகள், 1994-95, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 11- மாவட்ட நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 1- நிலவரித்துறை

[1994 ஏப்ரல் 7]

4. அறிவிப்புகள் - தொடர்ச்சி

(ஆ) நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, 1994 (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்யவும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளவும் ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவு - (அறிமுகம் செய்தல்)

நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவு, 1994.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, அறிமுகம் செய்தல். மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்கவேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. மானியக்கோரிக்கைகள், 1994-95, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 11- மாவட்ட நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 1- நிலவரித்துறை

[1994 ஏப்ரல் 7]

4. அறிவிப்புகள் - தொடர்ச்சி

(ஆ) நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, 1994 (ஆ.செ.)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவைப் பேரவையில் அறிமுகம் செய்யவும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளவும் ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்டமுன்வடிவு - (அறிமுகம் செய்தல்)

நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்ட முன்வடிவு, 1994.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவு, அறிமுகம் செய்தல். மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“1994 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு நிதி ஒதுக்கச் (எண் 2) சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி அளிக்கவேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம், தீர்மானம் நிறைவேறியது. மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இச்சட்டமுன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

7. மானியக்கோரிக்கைகள், 1994-95, விவாதமும் வாக்கெடுப்பும்-தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண் 11- மாவட்ட நிருவாகம்

(ஆ) கோரிக்கை எண் 1- நிலவரித்துறை

1994 ஏப்ரல் 7]

(இ) கோரிக்கை எண் 5—முத்திரைத்தாள்கள்—நிருவாகம்

(ஈ) கோரிக்கை எண் 6—பத்திரப்பதிவு

(உ) கோரிக்கை எண் 40—இயற்கைச் சிற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு.

(ஊ) கோரிக்கை எண் 43—எழுதுபொருள்—அச்சுத்துறை.

(எ) கோரிக்கை எண் 45—இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 1994-95 ஆம் ஆண்டுக்கான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும், வாக்கெடுப்பும், 6-4-1994 அன்று மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கோரப்பட்ட மானியக் கோரிக்கைகள் மீது நடந்த விவாதத்திற்கு பதிலுரை. மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

*மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னால் அவையில் வைக்கப்பட்ட மானியக் கோரிக்கைகள் மீது மாண்புமிகு பேரவை உறுப்பினர்கள் சில விவரங்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். இங்கே அதற்குப் பதில் சொல்லுகின்ற வாய்ப்பைப் பெற்றாலும் அந்த வாய்ப்புப் பெறுவதற்கு முன்னால் மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் 55 பேர் வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மொத்தம் அவர்களால் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற வெட்டுத் தீர்மானங்கள் 340. அந்த 340 வெட்டுத் தீர்மானங்களுக்கும் எப்படி ஒவ்வொன்றிற்கும் நான் பதில் சொல்லுவது என்பதை எண்ணிப் பார்க்கின்றபோது இங்கே இருக்கிற நேரத்தை எண்ணிப் பார்க்கிறபோது அவையினுடைய நேரத்தை எந்த அளவுக்கு என்னால் குறைக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்குக் குறைத்து, அதே நேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் நாம் எல்லாம் வெட்டுத் தீர்மானம் கொடுத்து இருக்கிறோம், அமைச்சர் அதையெல்லாம் சரியாகக் கவனிக்கவில்லை என்று அவர்களுடைய மனதும் நோகாத வகையில் உங்களுக்குப் பதில் சொல்லுகிற வகையிலும் நான் என்னால் முடிந்த வகையில் அவைகளுக்கு ஒவ்வொன்றாக பதில் சொல்லுகிறேன் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே இருக்கிற மானியக் கோரிக்கைகளில் மானியக் கோரிக்கை எண் 6, 5 இவைகளை முதலில் எடுத்துக் கொண்டு அதற்கு என்னால் இயன்ற பதிலை இங்கே சொல்ல விழைகிறேன் என்பதை முதலில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பதிவுத் துறை என்பது ஒரு வரலாற்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. அதற்கு முன்னால் யாருக்கு அசையும் சொத்து இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும் அப்போது எல்லாம் யாருக்கு பலம் இருக்கிறதோ; யாருக்கு ஆள்கட்டு

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

இருக்கிறதோ; யாருக்கு செல்வாக்கு இருக்கிறதோ; அவர்கள் எங்கே வேண்டுமானாலும் புழுந்துகொள்வார்கள், எங்கே வேண்டுமானாலும் எடுத்துக்கொள்வார்கள். அவைகள் அப்படி இருக்கக்கூடாது என்பதற்காக அதற்குப் பின்னால் மன்னர் காலத்தில் கூட அதுவும் குறிப்பாக தஞ்சை மன்னர் இராஜஇராஜசோழன் மற்றவர்கள் எல்லாம் அதை முறைப்படுத்தியிருக்கிறார்கள்; நிலவரித் திட்டம் அப்போதே வந்திருக்கிறது. ஆனால் அதற்குப் பிறகு ஆங்கிலேய ஏகாதிபத்தியம் இங்கே வந்த பிறகு 1834 ஆம் ஆண்டு கிழக்கு இந்தியக் கம்பெனி அதற்கு ஒரு முடிவு கொண்டு வந்தது. ஆனால் அதற்கு அன்றைக்கு பல்வேறு விதமான சட்டதிட்டங்கள் வந்தாலும் கடைசியில் 1908 ஆம் ஆண்டு புதிய சட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டு அந்தச் சட்டத்தினுடைய வழியாகத் தான் இன்றைக்கு நம்முடைய பதிவுத் துறை நடைபெற்றுக்கொண்டு வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-20

அதிலும் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலும் சார்பதிவாளர் அலுவலகங்கள் 584 இருக்கின்றன. தமிழ்நாட்டில் மொத்தம் 46 மாவட்டப் பதிவாளர்கள் இருக்கிறார்கள். மொத்தம் 8 மண்டலங்கள் இருக்கின்றன. இவைகளை வைத்துக்கொண்டுதான் நம்முடைய மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்கிறோம். இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், எங்களுடைய ஒவ்வொரு ஊருக்கும் சார்பதிவாளர் அலுவலகம் வரவேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்துக்கொண்டே இருப்பார்கள். அப்படி கோரிக்கை வைத்தாலும், அது நியாயமான கோரிக்கைதான். சார்பதிவாளர் அலுவலகங்கள் அருகில் இருந்தால்தான் பொதுமக்கள் போவதற்கும் வருவதற்கும், அங்கே பதிவு செய்வதற்கும், நீண்டநேரம் காத்திருக்கவேண்டிய நிலை இல்லாமல் இருப்பதற்கும், பயன்படும் என்றுதான், நியாயமான கோரிக்கைகளை வைக்கிறார்கள். அப்படி நியாயமான கோரிக்கைகளை வைத்தாலும், இருக்கின்ற நிதி ஆதாரத்தை வைத்துக்கொண்டு, வருஷா வருஷம் 5 சார்பதிவு அலுவலகங்களை, எந்த இடத்தில் இருக்கவேண்டும் என்கின்ற முக்கியத்துவத்தைப் பார்த்து, அங்கே இருக்கின்ற மக்கள்தொகை, சார்பதிவாளர் அலுவலகம் இருக்கின்ற தூரத்தின் அளவு இவைகளையெல்லாம் வைத்துக்கொண்டு, இந்த அரசு சார்பதிவு அலுவலகங்களை ஏற்படுத்தி வருகிறது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். விற்பனை, அடமானம், நன்கொடை, தானம், விடுதலை போன்றவைகளெல்லாம் நம்முடைய பதிவுத் துறையின் மூலம் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. இங்கே பல

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோது, சில இடங்களிலே முத்திரைத்தாள், முத்திரை வில்லைகளெல்லாம் கிடைக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்கு நீதித் துறை சாராத முத்திரைத்தாள், நமது தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் 73.71 கோடிக்கு இருக்கிறது. சிறப்பு ஒட்டுவில்லைகள் 74.45 கோடிக்கு இருக்கிறது. நீதிமன்ற ஒட்டுவில்லைகள் 15.72 கோடிக்கு இருக்கிறது. நீதிமன்றங்களிலே சில நேரங்களில் நீதிமன்றக் கட்டணத்தாள் கிடைக்காமல், சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லுகிறார்கள். நீதிமன்றக் கட்டணத்தாள் 117.2 கோடிக்கு இருக்கிறது. நகல் முத்திரைத்தாள் இவைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. அப்படி இருந்தாலும், சில நேரங்களில் இப்படிப்பட்ட முத்திரைத்தாள்கள் இல்லை என்ற சங்கடங்கள் யாருக்கும் ஏற்பட வேண்டியதில்லை. இதை நான் இங்கே சொல்வதற்குக் காரணம், உங்களுடைய தொகுதிகளிலே இதையெல்லாம் நீங்கள் சொல்லவேண்டுமென்பதற்காகத்தான் சொல்லுகிறேன். செய்தித்தாள்கள் மூலமாக பொதுமக்களுக்கு இதையெல்லாம் தெரிவிக்க வேண்டும். அப்படி அவர்களுக்கெல்லாம் கிடைக்காவிட்டாலும், சார்பதிவாளர் அலுவலகங்களில், கருவூலங்களின் சிறப்பு வில்லைகளை ஒட்டலாம். அப்படி சிறப்பு வில்லைகள் மட்டுமல்ல; எதுவுமே இல்லாமலும், சாதாரண வெள்ளைத்தாளிலே நீங்கள் அந்தப் பத்திரத்தை எழுதி, அதைக் கொண்டுபோய் கொடுத்தால் அங்கே இருக்கிற அதிகாரிகள் அதற்குரிய பணத்தை வாங்கிக்கொண்டு, பதிவு செய்வார்கள். அவையெல்லாம் செல்லுபடியாகும். அதிலே அவர்கள் சீல் போட்டுக் கொடுப்பார்கள். முத்திரைத்தாள் இல்லை என்கிற சங்கடங்கள் யாருக்கும் தேவையில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய பல உறுப்பினர்கள், முத்திரைத் தாள் விற்பனையாளர்களைப்பற்றிப் பேசினார்கள். முத்திரைத்தாள் விற்பனையாளர்களை மிக அதிகமாக இந்த அரசு நியமித்து இருக்கிறது. அதிலும், இந்த அரசு வந்தபிறகு, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள்—எந்த இடங்களிலே இப்போது வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் இருக்கிறதோ—முத்திரைத்தாளுக்குப் பஞ்சம் இருக்கக்கூடாது, ஆகவே அங்கேயெல்லாம் முத்திரைத்தாள் விற்பனையாளர்களை நியமிப்பதிலே நீங்கள் தாராளமாக இருக்கவேண்டுமென்று, உத்தரவிட்டு இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு ஐந்தாயிரம் பேர்களாக அவர்களை உயர்த்தலாம் என்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இன்றைக்கு 3,430 பேர் இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர், அருமைச் சகோதரர் திரு. தமிழரசன் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஆதிதிராவிடர்களுக்கெல்லாம் கொஞ்சம்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

முன்னுரிமை தரவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஆதிதிராவிடர்களுக்கு மட்டுமல்ல; பின் தங்கிய வகுப்பினர் மற்றும் பெண்களுக்கு முன்னுரிமை தர வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதுகுறித்து நான் சொல்ல விரும்புவது, இந்த அரசு பெண்களுக்கு முன்னுரிமை கொடுக்கிற அரசுதான் என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். எந்தக் காரியங்களை எடுத்தாலும்—நான் இதைச் சொல்லாமலேயே உங்களுக்குத் தெரியும். நடைமுறையிலே உங்களுக்குத் தெரியும்—இந்த அரசு, மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் முதலமைச்சராக ஆன பிறகு, முதலில் முக்கியத்துவம் கொடுக்கிற ஒரு சமுதாயம் இருக்கிறது என்றால், அது ஆதிதிராவிட சமுதாயம்தான் என்பதை யாராலும் மறுக்க முடியாது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆதிதிராவிடர் சமுதாயத்திற்கு என்று, அவர்கள் பேச்சளவிலே சொல்லாமல், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள், நடைமுறைப் படுத்துகிறார்கள். நீங்கள் ஒவ்வொன்றாக ஆவணங்களைப் பார்த்தால், ஆதிதிராவிடர்களுக்கு மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எவ்வளவு முக்கியத்துவம் கொடுத்து வருகிறார்கள் என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆகையால், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆதிதிராவிடர்களை கை தூக்கி விடவேண்டுமென்பதில் கண்ணுங்கருத்துமாக இருக்கிறார்கள் என்பது உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகையால் இந்த முத்திரைத்தாள் விற்பதிலே, ஆதி திராவிடர்களுக்கும், பெண்களுக்கும் நிச்சயமாக முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்படும் என்பதை நான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10-25

அதேபோல, முத்திரைத்தாள் விற்பனையாளர்களாக இன்றைக்கு எழுத்தர்கள்—அதிலே இன்றைக்கு வேலையில்லாத திண்டாட்டம் இருக்கிறதே என்று சொன்னார்கள்—21,000 பேர் இருக்கிறார்கள். நகல் எழுத்தாளர்கள் 18,000 பேர் இருக்கிறார்கள்; தட்டச்சு எழுத்தாளர்களாக 1,500 சொச்சம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

வில்லங்கச் சான்றிதழ்: வில்லங்கச் சான்றிதழ்கள் வழங்குவதில் சில சங்கடங்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். அதற்கெல்லாம் இன்றைக்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை நான் சொல்கிறேன். 1909 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்று வரையிலும் 90 ஆண்டுகளுக்கு வேண்டிய வில்லங்க சர்ட்டிபிகேட்டை இன்றைக்கு இந்தத் துறை நிச்சயமாகக் கொடுக்க முடியும்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

முதலாண்டு வேண்டுமென்றால் அவைகளுக்கு 7 ரூபாய், மனுவுக்கு 1 ரூபாய்—ஆக 8 ரூபாய். அடுத்த ஒவ்வொரு ஆண்டுக்கும் வேண்டுமென்றால் 3 ரூபாய்தான். ஆனால் அவசரமாக வேண்டுமென்றால் இரண்டு மடங்கு கட்டினால் உடனடியாகக் கிடைக்கும் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பலபேர் பேசினார்கள். முத்திரைத் தீர்வை, பதிவுத் துறையிலே இருக்கிறது, அதெல்லாம் அதிகமாக இருக்கிறது என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நாளொரு மேனியும் பொழுதொரு வண்ணமுமாக விலைவாசிகள் எல்லாம் ஏறிக்கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி ஏறிக்கொண்டிருக்கிறபொழுது, நிலத்தினுடைய விலையும் ஏறுகிறது. அப்படி நிலத்தினுடைய விலை ஏறுகிறபொழுது அந்தந்த ஆண்டுக்கும் அந்த நிலத்தினுடைய மதிப்பு என்ன என்று பார்த்து, அதற்கு வழிகாட்டிப் பதிவேடு ஒன்று போட்டிருந்தார்கள். ஆனால் இதற்கு முன்பிருந்த அரசில் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழிகாட்டிப் பதிவேட்டைப்-அதாவது நிலத்தினுடைய மதிப்பை-பார்க்க வேண்டும். அதைக் கட்ட வேண்டுமென்று அரசு உத்தரவிட்டுப் போட்டிருந்தது. ஆனால் இந்த அரசு வந்தபிறகு இந்தப் பிரச்சினை தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. அவர்கள் பேசிக் கொண்டிருக்கும்போது சொன்னார்கள், வருஷாவருஷம் ஏறுவதையும் பார்க்க வேண்டும்; அதிலே இருக்கிற சங்கடங்களையும் பார்க்க வேண்டும் என்று. ஆனால் கிராமப்புறத்திலே இருக்கின்ற மக்களுக்கெல்லாம், கிராமப்புறத்திலுள்ள நிலங்களுக்கெல்லாம், வருஷாவருஷம் ஏறாது என்று சொல்லி, கிராமப்புறத்து மக்களுக்கெல்லாம் வருஷாவருஷம் அதை ஏற்றி, நிலத்தை மதிப்பிடத் தேவையில்லை, இரண்டாண்டுகளுக்கு ஒரு முறை செய்தால் போதும் என்ற உத்தரவைப் போட்டிருக்கிறார்கள் என்ற செய்தியை உங்களுக்கு நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். வழிகாட்டி மதிப்பு தயாரிக்கிறபொழுது, கிராமம் மற்றும் நகரங்களில் உள்ள வார்டுகளின் வளர்ச்சி வீதம், ஏற்கெனவே உள்ள மதிப்பு, பொதுமக்களினுடைய விசாரணை, நிலத்தின் உபயோகிக்கும் தன்மை, பூகோள அமைப்பு இவைகளையெல்லாம் பார்த்துத்தான் அவைகளை நாங்கள் பயன்படுத்துகிறோம் என்பதை உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அப்படியென்றால், பதிவுத் துறையிலே பதிவு செய்கிறபொழுது அதிகமாகப் போட்டாலும் அது பாதகம் இல்லை. அதிலே மேல் முறையீடு செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அதற்காகத்தான், தனித் துணை ஆட்சியாளர் - ஸ்பெஷல் டெபுடி கலெக்டர் ஒருவரைப்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

போட்டிருக்கிறார்கள். அரசு நிர்ணயிக்கிற தொகையும், நீங்கள் எழுதியிருப்பதும் சரியாக இருந்தால் பத்திரத்தை அன்றைக்கு மாலையிலேயே கொடுத்து விடுவார்கள். இல்லாவிட்டால் மறுநாள் கொடுப்பார்கள், இல்லாவிட்டால் பத்திரத்தைப் பதிவு செய்து கொள்ளுவார்கள்; நிறுத்த மாட்டார்கள். அதைப் பதிவு செய்துவிட்டு, தனித் துணை ஆட்சியாளருக்கு அனுப்புவார்கள். அவர் பார்த்து, அதற்குப் பிறகு உங்களிடத்திலே அதைக் கொடுப்பார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அது வருவதற்கு நாளானாலும், அவைகளெல்லாம் சீக்கிரமாக உங்களிடத்திலே வரும் என்பதை உங்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பதிவுத் துறையைப் பற்றி யாருக்கும் அதிகமான சங்கடங்கள் இருக்காது என்பது உங்களுக்குத் தெரியும் பதிவுத் துறையிலே சங்கங்கள் இருக்கின்றன. இன்றைக்குத் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே பதிவு செய்யப்பட்ட சங்கங்கள் 62,798 இருக்கின்றன. மொத்த உறுப்பினர்கள் 17 இலட்சத்து 35 ஆயிரம் பேர் இருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தச் சங்கங்களினுடைய மதிப்பு என்ன என்றால் 1500 கோடி. 1500 கோடி மதிப்பு உள்ள சங்கங்களைக் கண்காணிக்கின்ற பொறுப்பு அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. தமிழ்நாடு சங்க சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்த சங்க சொத்துக்கள் மற்றும் அதன்மீது உறுப்பினர்களுக்கு இருக்கும் உரிமைகளைக் காக்க வேண்டிய கடமை இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. அப்படியிருக்கின்றபொழுதுதான், சில நேரங்களில் தவறு நடக்கிறபொழுது அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசு எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறது. அப்படி சங்கங்கள் பதிவுச் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்ட சங்கங்களின் சொத்துக்களையும் சங்க உறுப்பினர்களின் உரிமைகளையும் காத்திட வேண்டிய கடமை இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. பதிவுற்ற சங்கத்தின் நிர்வாகக் குழு முறையாக செயல்படாமல் இருந்தால், சங்க அலுவலகம் தவறாக நிர்வகிக்கப்பட்டு வருமானால், பதிவுபெற்ற சங்கங்களின் செயல்பாடுகள் சரியாக இல்லாவிட்டால்—இந்த அரசு வந்தபிறகு தான்— நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்வேன்—இப்படி பல்லாயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய்களை யாரோ தனிப்பட்டவர்கள், அதைத் தவறாகப் பயன்படுத்துகிறார்கள் என்ற நிலைமையைப் புரட்சித்தலைவி அவர்களுக்குக் கொண்டுபோன பிறகு, அதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்று யோசித்து, புதிதாக ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து, நிறைவேற்றச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தச் சட்டம் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது—அந்தச் சங்கத்திலே ஏதாவது தவறு இருந்தால், அந்தச் சங்கத்தைக் கலைத்துவிட்டு, அரசே எடுத்து நடத்தும். அவ்வாறு

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

எடுத்து நடத்துகிறபோது, முதலிலே ஒரு ஆண்டு அதைப் பார்ப்போம்; அது சரியாக இருந்தால், அதைத் திருப்பிக் கொடுத்து விடுவோம்; இல்லாவிட்டால், புதிய உறுப்பினர்களைச் சேர்ப்பது, சங்கத்தின் அமைப்புகளை மாற்றுவது, போன்றவற்றையெல்லாம் செய்து, அவர்களிடத்திலே கொடுப்போம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-30)

இப்படி பல்வேறு சங்கங்களைப் பற்றி சொல்லும்போது, கல்வி நிறுவனங்கள் இருக்கிற சங்கங்கள் 6,396; மருத்துவ நிறுவனங்கள் 1,917; மாதர் சங்கங்கள் 9,038; சிறுவர் சங்கங்கள் 3,315; விளையாட்டுச் சங்கங்கள் 5,954 இதர சங்கங்கள் 28,334; மதச் சார்பு சங்கங்கள் 3,589; அரசு நிதி பெறும் சங்கங்கள் 1,112; மத்திய அரசு நிதி பெறும் சங்கங்கள் 1,526; மொத்தம் 62,798 சங்கங்கள் இருக்கின்றன. இப்படி இருக்கிற சங்கங்களில், சில சங்கங்கள் நிதி முறைகேடுகள் செய்திருக்கிற சங்கங்கள் என்று இங்கே வந்திருக்கின்றன. அந்தச் சங்கங்களினுடைய பெயர்களை எல்லாம் நான் படிக்காவிட்டாலும், நிதி முறைகேடுகள் என்றால், கொஞ்சநஞ்சம் அல்ல; ஒரு சங்கத்தைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், 3 கோடியே 63 லட்சத்து 31 ஆயிரம் ரூபாய் செலவு செய்திருக்கிறது. இன்னொரு சங்கம் 1 கோடியே 86 ஆயிரம் ரூபாய் செய்திருக்கிறது. இப்படிப் பலவிதமான சங்கங்கள் இருக்கின்றன. உங்கள் எல்லோருக்கும் தெரியும். இதை நான் இங்கே சொன்னால், யாராவது விரும்புவார்களா என்று எனக்குத் தெரியாது. சென்னையில் ஒரு சங்கம் இருக்கிறது; ஜீம்கானா கிளப் என்று. அந்த ஜீம்கானா கிளப் சங்கம் தவறு செய்த சங்கம் என்று அரசுக்கு புகார் வந்திருக்கிறது. இந்தமாதிரி சங்கங்களெல்லாம், தவறு செய்தால், அவற்றைக் கலைப்பதற்கு இந்த அரசு தயங்காது; (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதிலே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் யார் என்பதைப் பற்றியெல்லாம் கவலைப்படாது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் போட்டிச் சங்கங்கள் சில இருக்கின்றன. போட்டிச் சங்கங்களை எல்லாம் சிலபேர் வைத்திருக்கிறார்கள். அவ்வாறு போட்டிச் சங்கங்கள் வைத்ததினால்தான் அரசுக்கு மிகவும் தொந்தரவு. இன்னும் சொல்லப்போனால், போட்டிச் சங்கங்கள் எல்லாவற்றையும் நான் படிக்காவிட்டாலும் ஒன்றே ஒன்று படிக்கிறேன். மதச் சார்புடைய சங்கங்களிலும் போட்டிச் சங்கங்கள் இருக்கின்றன. ஒரு மதத்தில் உள்ளவர்கள் இரண்டு சங்கங்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். என்னென்ன மதம் என்று நான் சொல்ல விரும்பவில்லை. மைனாரிட்டி சமூகத்தினரும்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

சங்கம் வைத்திருக்கிறார்கள். சாதிப் பெயரிலேயும் சிலர் சங்கம் வைத்திருக்கிறார்கள். நான், சாதிப் பெயரிலே இருக்கிற ஒரு சங்கத்தைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், உசிலம்பட்டியில் ஒரு சங்கம் இருக்கிறது, கள்ளர் சங்கம் என்று. அதிலே, இரண்டு சங்கங்கள் இருக்கின்றன. போட்டிச் சங்கமாக. இவற்றையெல்லாம் என்ன செய்வது என்று தெரியவில்லை. இவற்றை எல்லாம் அரசே எடுக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இவற்றினமீது கொஞ்சம் தயவுதாட்சண்யம் பார்த்துக் கொண்டிருந்தாலும், நான் இந்த அவையின் மூலமாக, இந்த அரசின் சார்பிலே அந்தச் சங்கங்களுக்கு எச்சரிக்கையாகச் சொல்கிறேன்—நீங்கள் எந்தக் காரணத்திற்காக அதைப் பதிவு செய்தீர்களோ, எந்தக் காரணத்திற்காக அச்சங்கத்திற்கு நன்கொடை பெறப்பட்டதோ—நன்கொடை, மத்திய அரசிடமிருந்து வருகிறது; மேல்நாடுகளிலிருந்து வருகிறது; தமிழக அரசு கொடுக்கிறது—அவ்வாறு பெறப்படுகிற பணத்தை நீங்கள் சரியாகப் பயன்படுத்தாவிட்டால், அச்சங்கம் எந்தக் காரணத்திற்காகப் பதிவு செய்யப்பட்டதோ, அதிலே இருந்து மாறுகிறபோது, அதை அரசே எடுத்து நடத்துவதற்குத் தயங்காது என்பதை மட்டும் இங்கே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பதிவுத் துறையைப் பற்றி நான் சொல்கிறபோது, இதற்கு 130 ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. 130 ஆண்டுகள் ஆனாலும், நிலத்தை விற்பவர்கள், நிலத்தை வாங்குபவர்கள் சார்பதிவு அலுவலகத்திற்குச் சென்று—நான் பார்த்திருக்கிறேன், சிறு பிள்ளையாய் இருக்கிறபோது—அந்தப் பதிவாளரிடத்திலே சென்றால்—நான் பட்டுக்கோட்டையிலும் பார்த்திருக்கிறேன்—அந்தப் பதிவாளரின் பக்கத்திலே ஒரு மரம் இருக்கும். அந்த மரத்தின் கீழே கோடையில் நிழல் இருக்காது. ஆனால், மழைக் காலத்திலே நிழல் இருக்கும். போகிறவர்கள் பக்கத்திலே நின்று கொண்டிருப்பார்கள். ஆக, 100 வருடங்களாக 130 வருடங்களாக இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருந்தது. ஆனால், இன்றைக்கு தமிழக முதலமைச்சர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள் வந்தபிறகு, பதிவுசெய்ய செல்பவர்கள், அரசுக்கு பணம் கொடுக்கிறார்கள்; அவர்களுக்காக, அவர்கள் தங்குவதற்காக தங்கும் வசதி ஏற்படுத்த வேண்டுமென்றும், இருக்கைகள் அமைக்க வேண்டுமென்றும், 130 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு இந்த ஆண்டுதான், புரட்சித் தலைவி காலத்திலே அது அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). அதேபோல், உங்களுக்கு எல்லாம் தெரியும், பலருக்கு நல்ல அனுபவம் இருக்கும், நீங்கள் பத்திரத்தை எழுதக் கொடுத்தால் தவறாகவும் எழுதிக் கொடுப்பார்கள்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

அடிக்கடி தவறுகள் ஏற்படும், உடனே கொடுக்க மாட்டார்கள். காலதாமதம் ஆகும். அங்கே ஆட்குறைப்பு இதுவெல்லாம் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் இந்த அரசு பார்க்கிறது. புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஒவ்வொன்றையும் நுணுக்கமாக, துல்லியமாக கவனிப்பதால்தான்—நான் கூட இதையெல்லாம் சரியாகக் கவனிக்கவில்லை—அவர்கள் ஒவ்வொன்றையும் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு என்ன மாற்று யோசனை என்று சொல்லி, —கணிப்பொறி—கம்ப்யூட்டர் மயமாக்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறது. கம்ப்யூட்டர் என்றால் எல்லாம் செய்ய முடியாது. அரசினுடைய நிதிநிலைமை உங்களுக்குத் தெரியும். முதற்கட்டமாக 4 1/2 இலட்சம் ரூபாயில், அதிகமாக வரக்கூடிய, மைலாப்பூர், செம்பியம், கோடம்பாக்கம் போன்ற இடங்களில் கணிப்பொறி கொண்டுவரப்படுகிறது என்பதை உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதைச் செய்வதால் வில்லங்க சர்டிபிகேட்டை உடனடியாகக் கொடுத்துவிடலாம். சொத்து நகலை உடனே கொடுத்துவிடலாம். சொத்து உரிமைப் பட்டியலையே பராமரிக்கலாம். அதிலே வரிசையாக இருக்கும், இவைகளையெல்லாம் பராமரிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதற்காக கணிப்பொறி இன்றைக்கு வழங்கப்படுகிறது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-35)

இப்பொழுது உங்களுக்கு எல்லாம் நன்றாகத் தெரியும். எதை வேண்டுமானாலும் செராக்ஸ் எடுத்துக் கொள்கிறார்கள். பலருக்கு நகல்கள் வேண்டுமென்றால் மனு கொடுக்கிறார்கள், கட்டணத்தைக் கட்டுகிறார்கள், அதை எழுதி கையெழுத்துப் போட்டு உங்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால், ஆவண நகல் உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு எண்ணினாலும், புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அதற்காக, தமிழ்நாடு பூராவும் செராக்ஸ் மெஷின் வாங்க வேண்டுமென்று எண்ணினாலும், இன்றைக்கு தென் சென்னை, தி. நகர், பெரியமேடு, அடையார், ஆலந்தூர் போன்ற இடங்களில் மட்டும் செராக்ஸ் மெஷினை அமைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்துள்ளார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இன்னொன்று, ஜனத்தொகையில் சரிபாதி பெண்கள் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். சில இடங்களில் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். இன்றைக்குப் பல அலுவலகங்களில் ஆண்டுதோறும் பெண் அலுவலர்கள் அதிகரித்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். பெண்கள் அதிகரித்துக்கொண்டு இருக்கிறபோது, பல இடங்களில் கழிப்பறை இல்லாமல் இருக்கிறது.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

நகர்புறங்களிலே ஆண்களுக்கும் கஷ்டம், பெண்களுக்கும் கஷ்டம். கழிப்பறை இல்லாமல் இருப்பதை உணர்ந்து, இந்த அரசு வந்த பிறகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள், எல்லா இலாக்காக்களையும் சேர்த்து சொல்லிவிடுகிறேன் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி), அரசுக் கட்டிடங்களில் கழிப்பிடம் இருக்க வேண்டும், அதுவும் பெண்களுக்காகத் தனியாக கழிப்பிடம் இருக்க வேண்டும். பெண்கள் கழிப்பிடமும், ஆண்கள் கழிப்பிடமும், வெவ்வேறு இடத்தில், தூரத்தில் இருக்க வேண்டும். என்றெல்லாம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவிட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல், இந்தத் துறையில் வருடா வருடம், வருவாய் அதிகரித்துக் கொண்டு வந்தாலும், இந்த ஆண்டு இந்தத் துறையில் எவ்வளவு வசூல் செய்ய வேண்டுமென்று அரசு சொன்னதோ, அதைவிட அதிகமாக வசூல் செய்திருக்கிறது. மொத்த இலக்கு 470 கோடி. அந்த 470 கோடியைத் தாண்டி, வசூல் செய்தது 488.77 கோடி என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அடுத்ததாக அரசு அச்சகம் - எழுதுபொருள். ஆங்கிலேயர் காலத்தில் 1831-ஆம் ஆண்டு 10 பேர்களை வைத்துக்கொண்டு ஆரம்பிக்கப்பட்ட இந்த அச்சகத்தில் இன்றைக்கு 5,271 பேர் பணியாற்றி வருகிறார்கள். அப்படிப் பணியாற்றி வருகிறபோது, இந்த அரசினுடைய அச்சகத்தின் மூலமாக—தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற, தமிழ்நாடு என்று சொல்வதைவிட—தமிழ்நாட்டிலுள்ள எல்லாத்துறைகளுக்கும் இன்றைக்கு அச்சடித்துக் கொடுக்கின்ற அளவுக்கு வளர்ந்திருக்கிறது.

முற்பகல் 10-40

இன்றைக்கு எத்தனை வகையான படிவங்கள் இருக்கின்றன என்றால் நான்காயிரத்து நானூறுக்கு மேற்பட்ட வகைகள் இருக்கின்றன. இன்னும் குறிப்பிட்ட அலுவலகத்திற்கு மட்டும் என்று தேவைப்படுகிற படிவங்கள் 5000 இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட படிவங்கள் எல்லாம் இந்த அரசு அச்சகத்தின் மூலமாகத்தான் அச்சடிக்கப்படுகின்றன. அதிலும் குறிப்பாக 'மந்தனம்' எனப்படுகின்ற ரகசியமாக வைக்கப்பட வேண்டியவை எல்லாம் இங்கே அச்சடிக்கப்படுகின்றன. எனவேதான் இவற்றை மாடர்னைசேஷன் செய்வதற்காக இந்த முறை கொண்டுவரப்பட்டு இருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு இதை நவீனமயமாக்குவதற்கு 1.45 கோடி ஒதுக்கினார்கள். இந்த ஆண்டிலே நிதிப்பற்றாக்குறை இருந்தாலும் கூட எப்படி, எப்படியோ

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

எல்லாம் கஷ்டப்பட்டு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பணம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நவீனமயமாக்குவதற்காக இயந்திரங்கள் வாங்க இந்த ஆண்டு 4.13 கோடி கொடுத்து இருக்கிறார்கள் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இதையெல்லாம் நான் இங்கே சொல்கிறபொழுது எனக்கு முன்னால் இருக்கின்ற குறிப்பாக பொதுவுடைமைக் கட்சி உறுப்பினர்கள் எல்லாம் இப்படி நவீனமயமாக்கிவிட்டால் 5000 பேர் வேலை செய்கிறார்களே அவர்கள் எங்கே போவார்கள் என்று கேட்பார்கள். ஆனால் அந்த உத்தரவு போடுகிற போதே ஆட்குறைப்பு கூடாது என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இருக்கின்றவர்களுக்கெல்லாம் பயிற்சி கொடுத்து அவர்களைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளவேண்டும் என்றும், ஆட்குறைப்பு கூடாது என்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

அடுத்து, கல்வெட்டுகள் இந்தியாவிலே பல இடங்களில் இருக்கின்றன. ஆனால் இன்றைக்கு தமிழ், ஆங்கிலம், கன்னடம், மலையாளம், தெலுங்கு, சமஸ்கிருதம், கிரந்தம் ஆகிய கல்வெட்டுகளில் இருப்பதை அச்சிடவேண்டும். அந்தப் பணியைச் செய்யவேண்டும் என்று மத்திய அரசு கேட்டுக்கொண்டது. அதற்கு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அரசு சம்மதித்தது மட்டுமல்ல. அதற்காகப் பணத்தையும் ஒதுக்கி, இன்றைக்கு இந்தியத்துணைக் கண்டத்திலேயே, தென்னிந்தியாவில்தான் தமிழ்நாட்டில் மட்டும்தான் அரசு அச்சகம் அவைகளை அச்சடிக்கிறது என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல சட்டமன்றம் இந்தச் சட்டமன்றத்தைப் பொறுத்தவரையில் தொடர்ந்து ஒரே பொது அச்சகத்தில்தான் இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு வேண்டியவற்றை எல்லாம் அச்சடித்துக்கொண்டு வந்தார்கள். சட்டமன்றத்திற்கு வரவேண்டியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் அவசர, அவசரமாக அச்சடிக்கவேண்டி இருக்கிறது. நிதிநிலை போன்றவற்றை ரகசியமாக அச்சடிக்கவேண்டி இருக்கிறது. எனவே அவற்றைப் பொறுத்தவரையில் தனிப்பிரிவு ஒன்று இன்றைக்கு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அரசு வந்ததற்குப் பிறகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள்தான் அதில் நடவடிக்கை எடுத்தார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதிலும் குறிப்பாக ஒன்றாகச் செய்தாலும், நன்றாகச் செய்யவேண்டும், செய்வன திருந்தச் செய்யவேண்டும் என்ற உணர்வு எப்போதும் அவர்களுக்கு உண்டு. நாங்கள் கூட சில நேரங்களில் எழுதுகிறபோது

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

அவர்கள் முகத்தைப் பார்த்தாலே நாம் ஏதோ பிழையாக எழுதிவிட்டோம் என்று தெரிந்துவிடும். பிழையே இல்லாமல் இருக்கவேண்டும் என்பது அவர்கள் எண்ணம். எனவே இப்படிப்பட்ட பணிகளை எல்லாம் நல்லமுறையில் செய்யவேண்டும், ரகசியமாக செய்யவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த அரசு இதற்கென்று தனிப்பிரிவை ஏற்படுத்தி இருக்கிறது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர், நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தனிப்பிரிவு அமைத்துக் கொடுத்ததோடு மட்டுமல்லாமல் நாம் கோரிய தொகையில் ஒரு பைசா கூட குறைக்காமல் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் அளித்துள்ளார்கள் என்பதற்காகவும் பேரவையின் சார்பில் நான் நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, சட்டமன்றத்திற்கு என்று தனிப்பிரிவை ஏற்படுத்துவதற்காக கோரிய தொகை பூராவும் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதாவது 34 இலட்சம் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இந்த 34 இலட்சம் மட்டும் அல்ல. இது போதவில்லை என்றாலும் மேலும் தருவதற்கு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தது பரிசுச் சீட்டு. இந்த பரிசுச் சீட்டு இதுவரையில் கர்நாடக மாநிலத்தில்தான் அச்சடிக்கப்பட்டு வந்தது. கர்நாடக மாநிலத்தில் தனியார் அச்சகத்தில்தான் அச்சடிக்கப்பட்டு வந்தது. நம்முடைய அரசு வந்ததற்குப் பிறகு, டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்த ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் முதற்கொண்டு நம்முடைய அரசு அச்சகத்திலேயே பரிசுச் சீட்டுகளை அச்சடிக்கவேண்டும் என்ற உத்தரவைப் போட்டு, —அப்படி உத்தரவு போட்டுவிட்டால் மட்டும் முடியாதல்லவா? எனவே உத்தரவுபோட்டவுடன்—அதற்காக 33 இலட்சம் ரூபாயும் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அது மட்டுமல்ல. இன்றைக்கு சிறுசேமிப்புத் துறைக்காகக் கூட இந்த அச்சகத்திலேதான் அச்சடிக்கிறோம் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதே போல நீதிமன்றம் இருக்கிறது. நீதிமன்றம் இதுவரையிலே பொதுவாகத்தான் அச்சடித்துக்கொண்டிருந்தார்கள். ஆனால் சென்னை உயர்நீதிமன்ற வளாகத்திலுள்ள அரசு அச்சகக் கிளையில் அச்சடிக்கப்படுகிறது.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

உயர்நீதிமன்றத்தில் அடிக்கடி வழக்குகள் வருகின்றன. அவர்களுக்கு சில அறிவிப்பு பண்ணவேண்டியிருக்கிறது. அதற்காக புரட்சித் தலைவி அரசு இன்றைக்கு 11.55 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்வேன்.

முற்பகல் 10-45

அதேபோல, வரவு செலவுக்கு மாத்திரம், ஒரு பிரிவு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு 20 லட்சம் ரூபாய் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படிப் பொதுவாகச் சொல்கிறபோது, பல்வேறு பிரிவுகளை இன்றைக்கு இந்த அரசு எடுத்து அரசு அச்சகத்திலே அச்சடிக்கிறது. பதிவேடு, பரிசுச் சீட்டு, கையேடு, பரிசு கூப்பன், சிறுசேமிப்புத் துறை வண்ண வண்ண சுவரொட்டிகள். முன்பெல்லாம் வண்ண வண்ண சுவரொட்டிகள் எல்லாம் தனியார் பிரஸ் சுக்கு ஆர்டர் கொடுத்து செய்வார்கள். ஆனால் இப்போது தனியார் துறையோடு போட்டிபோடுகின்ற அளவுக்கு நாமே அச்சடித்துக் கொடுக்கிறோம். அப்படி அடிப்பதனாலே மட்டும் அரசுக்கு ஏற்படுகின்ற செலவுகள் தவிர்க்கப்படுகின்றன. அது ஒன்றா, இரண்டா, ஏழேகால் கோடி ரூபாய் அரசுக்கு ஆண்டுதோறும் இந்த அச்சகத்தின் மூலமாக செலவு தவிர்க்கப்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல இன்றைக்கு இருக்கிற எல்லா இடங்களுக்கும் எல்லாத் துறைகளுக்கும் காகிதங்கள், அட்டைகள், வண்ணக் காகிதங்கள், பொதுத் தேர்தல்கள், சட்டமன்ற, பாராளுமன்றத் தேர்தலுக்காக தேவைப்படுகின்றவை, தட்டச்சு இயந்திரங்கள், மின்னணு இயந்திரங்கள், பதிவுப் பொருள்கள், கார்பன் எல்லாமே இன்றைக்கு இந்த அரசு அச்சகத்தின் மூலமாகக் கொடுக்கப்படுகிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மற்றொன்று முதன்முதலாக தொழிலாளர் இயக்கம், தொழிலாளர்கள் நலன் பாதுகாப்பதற்காக சிகாகோ-விலேதான் இயக்கப் போராட்டம் நடத்தியது. ஏறத்தாழ 1890 ஆம் ஆண்டோ அல்லது 1892 ஆம் ஆண்டோ இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இதை நான் இங்கே எடுத்துச் சொல்வதற்குக் காரணம், இந்தியாவைப் பொறுத்தவரையிலே முதல் முதலாக, அன்று அங்கு அந்தத் தொழிலாளர் இயக்கம் சிகாகோவிலே கொண்டாடியதுபோல, இங்கு முதலில் கொண்டாடிய இயக்கம் திராவிடர் இயக்கம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மற்றவர்கள் சொல்லமுடியாததற்குக் காரணம் என்னவென்றால்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

1927-28-க்கு மேலேதான் காங்கிரஸ் கட்சியை ஒன்றாக ஆக்கி அது நாட்டிற்காகப் போராடியது. அதற்குப் பிறகுதான் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியே அதிலே இருந்து பிரிந்தது இரண்டாக. ஆக நான் அதைச் சொல்வதற்குக் காரணம் (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1896 ஆம் ஆண்டிலே, அன்று சிகாகோவிலே நடந்துபோல, இங்கே இருந்த தொழிலாளர் இயக்கம்தான் சென்னையிலே நடத்தியது. அதை நடத்தியது சிங்காரவேலர்தான் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பாதகம் இல்லை, பொது உடமைக் கட்சி இங்கே இந்தியாவிலே எப்போது தோன்றியது என்ற வரலாறை நீங்கள் படிக்கவேண்டும். நான் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. சிங்காரவேலர் எந்த இயக்கத்தைச் சேர்ந்தவர் என்பது தெரியாது. சிங்காரவேலர் படத்தையும் நாங்கள்தான் வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். அது மட்டுமல்ல, உங்களுக்கு இன்னும் சொல்கிறேன். இராமமூர்த்தியே காங்கிரசில்தான் இருந்தார். எல்லோருமே அதாவது பார்வார்டு எண்ணங்களை உடையவர்களாக இருந்தவர்கள் எல்லாம், பெரும்பாலும் இங்கே இருக்கின்ற கம்யூனிஸ்ட் கட்சியிலே முக்கியத்துவம் பெற்றவர்கள். காங்கிரசிலேதான் முதலிலே இருந்தார்கள் என்பதையும் நான் சொல்வேன். இன்னும் சொல்லப்போனால் நான் ஹைஸ்கூலில் படிக்கிறபோது, இங்கே இருக்கின்ற கம்யூனிஸ்ட் கட்சியிலே முன்பு இருந்தவர்கள் எல்லாம் காங்கிரஸ் கட்சியிலேயும் இருந்தபோது தொடர்பு கொண்டிருந்தேன். நான் அழுத்தந்திருத்தமாகச் சொல்வதற்குக் காரணம் அதுதான். மற்றொன்று. (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இப்போது எழுது பொருள் அச்சத் துறைபற்றி விவாதம் நடக்கிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் பேசும்போது குறுக்கிடுவதற்கு மன்னிக்கவும். ஆனால் இப்போது இருக்கிற காங்கிரஸ் கட்சி இயக்கத்திலே அப்போது இருந்த கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் இராமமூர்த்தி இல்லை. தேசம் விடுதலை பெறவேண்டும் என்பதற்காக வெள்ளையனை வெளியேற்றவேண்டும் என்பதற்காக இருந்த, அந்த இயக்கத்திலே இருந்த கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் இன்றைக்கு இல்லை. (குறுக்கீடுகள்)

1994 ஏப்ரல் 7]

முற்பகல் 10 -50

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் இயக்கத்தை நான் குறைவாகச் சொல்லவில்லை. காங்கிரஸ் இயக்கத்தில் அப்பொழுது எவ்வளவோ பெரியவர்கள் எல்லாம் இருந்தார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அது பெரிய வரலாறு. வேண்டுமென்றால் நான் உங்களுக்கு எல்லாம் வரலாறு எழுதிய புத்தகத்தைக் கொடுத்து விடுகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) லோகமானிய திலகருக்கு ஈடு இணையானவர்கள் யாரும் இல்லையென்று நான் இன்றைக்கும் சொல்வேன். லோகமானிய திலகருக்கு ஈடு இணையானவர்கள் உலகத்திலேகூட இல்லையென்று நான் சொல்வேன். ஆகையினால் அப்படிப்பட்டவர்கள் எல்லாம் இருந்த இயக்கம்தான் அது என்பதையும், நான் குறைவாகச் சொல்லவில்லை, எப்போது இந்த இயக்கங்கள் எல்லாம் வந்தன என்பதற்காகச் சொன்னேனெயொழிய வேறு ஒன்றுமில்லை. நான் இன்றைக்குச் சொல்ல வந்தது எங்கோ திசை திரும்பிவிட்டது; தொழிலாளர்களுக்காக முதலில் பாடுபட்ட சிங்காரவேலர் திராவிட இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர் என்பதனாலும், அந்த வழிவந்தது இந்தக் கட்சி என்பதனாலும், அந்த வழியிலேயே இதைக் காப்பாற்றுகிற முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவி என்பதனாலும், (மேசையைத் தட்டும் பலத்த ஒலி) எங்களிடத்திலே இருக்கிற 5 ஆயிரத்திற்கும் மேலான தொழிலாளர்களை எப்படிப் பாதுகாக்கிறோம் என்பதையும் நான் இங்கு சொல்வதற்காகத்தான் அதை உங்களுக்கு முன்னுரையாக இங்கே சொன்னேன்.

சாதாரணமாக யாரிடத்திலேயாவது போய் சோறு போடச் சொன்னால் உடனே சோறு போடுகிறேன் என்பார்கள். ஆனால் சில இடங்களில் சோறு போடச் சொன்னால் உடனே போடாமல் கொஞ்சம் பொறுங்கள் என்று சொல்லி, வந்திருக்கிறவர்கள் முக்கியமானவர்கள் என்று சொல்லி அதற்காக கொஞ்சம் காலதாமதப்படுத்துவார்கள். அது எப்படி என்றால், தஞ்சையில் தலைவாழை வெட்டிப்போட்டுக் கொண்டு வந்து, 10 வகை கறிகளை பாங்காக சமைத்து, அது மட்டும் போதாது என்று வடை பாயசத்தைப் பண்ணி அதில் பாதாங்கீர் வைத்துப் போடுவார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஒருசாராருக்கு அது பிடிக்காதவர்கள் என்றால் வான்கோழியும் பிரியாணியும் செய்து, சிக்கன் 65-ம் செய்து (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதையும் போடுவார்கள். அதைப்போலத்தான், இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம், இந்தத் தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளை புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எப்படி அணுகுகிறார்கள் என்றால், எப்படி கொடுத்தார்கள் என்றால், மரக்கறி சாப்பிடுபவர்களுக்கு

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

எப்படி சாப்பாடு போடப்படுகிறதோ, மரக்கறி சாப்பாடு இல்லாதவர்களுக்கு எப்படி சாப்பாடு போடப்படுகிறதோ அதைப்போல அவர்கள் சாப்பிட்ட பிறகு இனிமேல் சாப்பாடே தேவையில்லை என்கிற அளவுக்கு, இன்றைக்கு இதற்கும் மேலே கோரிக்கை வைக்க முடியாத அளவுக்கு, எல்லாக் கோரிக்கைகளையும் இந்த அரசு நிறைவேற்றி இருக்கிறது.

அங்கே இருக்கிற எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் சென்ற ஆண்டு அவர்களுக்காக பன்னும், டியும் கொடுப்பதற்கு ஆணையிட்டிருந்தார்கள். அதில், 229 பேர் இன்றைக்குத் தொழிலாளர்களாக இருந்தாலும், எழுதுபொருள் கிடங்கிலே இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக 30 ரூபாய் மாதந்தோறும் ஏற்றியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதைப்போல அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்கள் நலன் கருதி அவர்களுக்கு இன்றைக்கு மில்லக் தர வேண்டும் என்பதற்காக —இதுவரையிலும் 60 பைசா கொடுத்து வந்தார்கள் ஒரு நாளைக்கு. இன்றைக்கு 60 பைசா என்பதை — 60 பைசாவுக்கு காப்பி வாங்க முடியாது — டீ வாங்க முடியாது — அதை இன்றைக்கு 1 ரூபாய் 25 காசாக உயர்த்திக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நீங்கள் எல்லாம் செய்தித் தாள்களில் ஒன்றைப் பார்த்து இருப்பீர்கள். நேரு விளையாட்டு மைதானம். விளையாட்டு மைதானத்தை எல்லோரும் பயன்படுத்துகிறார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்களே, அவர்களுக்கு என்று ஒரு விளையாட்டு மைதானம் வேண்டுமே என்பதற்காக விளையாட்டு மைதானம் இல்லாவிட்டாலும், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில்தான் அரசு அச்சகத்தில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு விளையாட்டுப் போட்டிகள் நடத்தி— ஏன் என்றால் அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டும், விளையாட்டுப் போட்டு நடத்தி—வெற்றி பெற்றவர்களுக்கு பரிசு வழங்குவதற்காக வருஷா வருஷம் 5 ஆயிரம் ரூபாய் வழங்கப்பட்டது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் முதலில் சிகாகோவை பற்றிச் சொன்ன உடனே நீங்கள் எழுந்து விட்டீர்கள். அதைப்போல, இந்த அச்சகத்தில் நீங்கள் சிகாகோவை மறக்கக் கூடாது. அந்த இயக்கம் ஏன் தோன்றியது என்பதை மறக்கக் கூடாது. தொழிலாளர்கள் நலனுக்காகப் பாடுபட வேண்டும் என்ற உணர்வை நீங்கள் பெற்றிருக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் மே மாதம் 1 ஆம் தேதி தொழிலாளர் தினமாக, சிறப்பாக அரசு அச்சகத்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

தொழிலாளர்கள் கொண்டாட வேண்டும் என்பதற்காக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 5 ஆயிரம் ரூபாய் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எந்த மாநில அரசும் எந்தத் தொழிற்சாலையிலும் இப்படி அனுமதிக்கவில்லை என்பதையும், இது உலகத்திலேயே முதன்முறையாக இருக்குமென்று நான் கருதுகிறேன் என்பதையும் மிக்க மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 10 -55

அடுத்து பணி புரியும் பெண்கள் என்றாலே யாரும் சரியாகப் பார்ப்பதில்லை. அரசு அச்சகத்தில் பணி புரியும் பெண் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு இன்றைக்கு 90 நாட்களாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு முன்பு இல்லை. இந்த அரசு வந்துதான் கொடுத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அச்சகப் பணியாளர்கள் ஈட்டிய விடுப்புக் கணக்கில் 180 நாட்கள்வரை சேர்த்துக்கொள்ளலாம் என்று இருந்தது. அதை 240 நாட்களாகச் சேர்த்துக்கொள்ளலாம் என்று இந்த அரசு அறிவித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாதந்தோறும் வழங்கப்படும் தேநீர் படி 20 ரூபாயிலிருந்து 30 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அங்கே இரவிலே வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ரூ. 2.50 கொடுத்தது ரூ. 3.50 ஆக உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தகுதி உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு 3 மாதங்களுக்கு ஒரு முறை மருத்துவப் பரிசோதனை செய்வதற்காக 15 ரூபாய் என்பது 25 ரூபாயாக உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சலவைப் படி 15 ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலே சொன்னதிலே, 3,805 பேர்கள் பயனடைகிறார்கள் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்படிப் பல்வேறு நன்மைகள். இன்னும் சிலவற்றை காலத்தைக் கருதி நான் சொல்லவில்லை. என்றாலும் இப்படி பல்வேறு நன்மைகளை புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய அரசு தொழிலாளர்களுக்காகச் செய்யும் தொழிலாளர் அரசுதான் என்பதற்காக இதைத் தெரிவித்தேன் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

இங்கே நேற்று பல உறுப்பினர்கள் பல்வேறு விவரங்களைச் சொன்னார்கள். ஆனால் எல்லாவற்றுக்கும் நான் உங்களுக்குப் பதில் சொல்ல முடியாவிட்டாலும்—நான் சொல்லிக் கொண்டே வருகிறேன்—கடைசியிலே நான் அமர்ந்த பிறகு யாருக்காவது சந்தேகம் இருந்தால், பேரவைத் தலைவர் அனுமதித்தால், நான் அதைச் சொல்வதற்குக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1993 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் தமிழகம் புயல், வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டது என்பது தெரியும். முதன்முறையாக நவம்பர் மாதம் 9 ஆம் தேதியிலிருந்து 13 ஆம் தேதிவரை புயலால் பாதிக்கப்பட்டது. இரண்டாவது முறையாக டிசம்பர் மாதம் 2 ஆம் தேதியிலிருந்து 4 ஆம் தேதி வரையில் புயலால் பாதிக்கப்பட்டது. மூன்றாவது முறையாக டிசம்பர் மாதம் 21 ஆம் தேதியிலிருந்து 23 ஆம் தேதிவரையில் பாதிக்கப்பட்டது என்பது உங்களுக்கெல்லாம் தெரியும். இப்படி பாதிக்கப்பட்ட போது அரசு சரியானபடி நடவடிக்கை எடுத்ததா, இல்லையா எப்படி எடுக்கப்பட்டது என்பது எல்லாம் உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அமைச்சர்களை எல்லாம்—ஒரே அமைச்சர் எல்லா இடங்களுக்கும் போக முடியாது—சம்பந்தப்பட்ட மாவட்ட அமைச்சர்களை அந்தந்த மாவட்டங்களுக்கு அனுப்பி, அவர்களைப் பணி புரியச் செய்தார்கள். அரசு அதிகாரிகளைக் கூப்பிட்டுச் சொன்னார்கள். உத்தரவுகளைப் போட்டார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல, அவர்கள் 12.11.1993 அன்று செங்கை, திருச்சி, மதுரை, திண்டுக்கல் முதலிய மாவட்டங்களில் சேதமடைந்த இடங்களைப் பார்த்தார்கள் என்பதும் தெரியும். பார்த்தது மட்டுமல்ல, அவர்கள் போட்ட உத்தரவு, அங்கே இருக்கிற ஜனங்களுக்கு எல்லாம் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் சோறு போடுங்கள், சோறு போடுவதில் குறைவைக்காதீர்கள், சாப்பிட்டவர்கள் சோறு இல்லை என்று சொன்னாலும் போடுங்கள் என்று சொன்னார்கள். யாருக்கு வேண்டுமானாலும் எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் சோறு போட வேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டதை யாராலும் மறுக்க முடியாது. அதைப்போல கோவை, நீலகிரி மாவட்டங்களுக்கு 14.11.1993 அன்று சென்றார்கள். தஞ்சை, நாகை, திருச்சி மாவட்டங்களுக்கு 6.12.1993 அன்று சென்றார்கள் என்பது தெரியும். அவர்கள் சொன்னார்கள், புயல் அடித்துவிட்டது, நீங்கள் போங்கள் என்று என்னிடம் சொன்னார்கள். சரி, என்னைத்தான் பார்க்கப் போகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று நான் போய்க்கொண்டே இருக்கிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

வருவாய் நிர்வாக ஆணையாளர் திரு. ராமதாஸ் அவர்களையும் போகச் சொன்னார்கள். இரண்டு பேரும் போய்க்கொண்டிருந்தோம். ஆனால் நாங்கள் இரவு போய்ச் சேர்ந்தோம். காலையிலே 6 மணிக்குத் தக்வல் வருகிறது. முதலமைச்சர் அவர்கள் வருகிறார்கள், வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும், எங்கெங்கே பார்க்க வேண்டும் என்று நீங்கள் தகவல் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். மறுநாள் காலையில் அவர்கள் வந்துவிட்டார்கள். இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், ஏதோ, யாரோ செய்யவேண்டும் என்று அல்ல, எல்லாவற்றையும் அவர்கள் நேரடியாகக் கவனிப்பது மட்டுமல்ல. இங்கே இருந்தும் உத்தரவு போடுவது, ஸ்தலத்திற்கும் சென்று உத்தரவு போடுவது. இவைகளையெல்லாம் பார்த்து செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-00)

இந்த ஆண்டைப் பொறுத்தவரையில் 23 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு நாகை-காயிதேமில்லத் மாவட்டத்தில் அதிகமான மழை பெய்திருக்கிறது என்பதையும் அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அவைகளை மூன்றாகப் பிரித்து, மிகவும் மோசமாகப் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்கள் (worst affected districts) மோசமாகப் பாதிக்கப்பட்ட மாவட்டங்கள் (badly affected districts) சாதாரணமாக பாதிக்கப்பட்ட இடங்கள் என்று இப்படியெல்லாம் பிரிக்கப்பட்டு அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். சென்ற 1992 நவம்பர் திங்கள், மத்திய வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் திரு. பலராம் ஜாக்கர் அவர்கள் சென்னைக்கு வந்தார்கள். அவர்கள் சென்னைக்கு வருவதற்கு முன்பே புரட்சித்தலைவி அவர்கள் கன்னியாகுமரி, தூத்துக்குடி, திருநெல்வேலி மாவட்டங்களுக்குச் சென்றுவிட்டார்கள். அவர்கள் இங்கே இல்லாவிட்டாலும், இங்கேயிருக்கிற மற்ற அதிகாரிகள் மத்திய அமைச்சரைப் பார்த்து வரவேற்றார்கள் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். மத்திய வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் தலைமையில் 8 உறுப்பினர்கள் 9-ந் தேதி இங்கே வந்தார்கள். அவர்களை வரவேற்று, விவரங்களைச் சொல்லி, வெள்ள நிவாரண உதவி தரவேண்டுமென்று கேட்கப்பட்டது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

முற்பகல் 11-05

சென்ற ஆண்டு நவம்பர் மாதம் புயல் வெள்ளச் சேதத்தைப் பார்வையிட மாண்புமிகு பாரதப் பிரதமர் அவர்கள் இங்கே வந்தார்கள். பிரதமருடன் முதலமைச்சர் அவர்களும் சென்றார்கள் என்பதும் சேதத்தைப் பார்த்தார்கள் என்பதும் உங்களுக்குத் தெரியும். சென்ற ஆண்டு ரூ. 50 கோடி பணத்தைக் கொடுத்தார்கள். காங்கிரஸ் உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்வேன். 50 கோடி பணத்தைக் கொடுத்தார்கள். 50 கோடி ரூபாய் வட்டியில்லாதக் கடனாக கொடுத்தார்கள். அந்தப் பணம் திருப்பிக் கொடுக்கப்பட்டது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1991-92 ல் மத்திய அரசை மாநில அரசு கோரியது 389 கோடி ரூபாய். மத்திய அரசு வழங்கியது ரூபாய் 29 கோடி. மொத்த செலவு 51 கோடி ரூபாய் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போல, 1992-93-ல் மத்திய அரசிடம் நாம் கோரியது 530 கோடி ரூபாய். மத்திய அரசு வழங்கியது 43 கோடி ரூபாய். மொத்தச் செலவு 120 கோடி ரூபாய் என்பதையும் நான் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அதேபோல் இயற்கை இடர்பாட்டால் 1994-ல் நாம் கோரியது 666 கோடி ரூபாய் என்பதையும் கொடுத்தது 14.62 கோடி ரூபாய் என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதை நான் இங்கே சொல்வதற்குக் காரணம் இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இருக்கிறீர்கள், இங்கே பல்வேறு கட்சிகளைச் சேர்ந்தவர்கள் உறுப்பினர்களாக இருக்கிறீர்கள். எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் வெளியே போயிருக்கிறார்கள். அவர்களிடத்திலேயும் சொல்லவேண்டும். இங்கேயிருக்கிற நாம் எல்லோரும் தமிழர்கள். யாரும் மறுக்கமாட்டீர்கள். நாம் தமிழ் மொழி பேசுகிறோம், அதையும் மறுக்கமாட்டீர்கள். தமிழ் ஆடை அணிகிறோம். அதையும் மறுக்கமாட்டீர்கள். நாம் ஏன் வெவ்வேறாக இருக்கிறோம் என்றால், ஜனநாயக முறைப்படி வெவ்வேறு கட்சிகளில் நாம் இருக்கிறோம், வெவ்வேறு கொள்கைகள் நாம் சொல்கிறோம். இங்கே இருக்கிற அருமை சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் என்கிறபோது, டெல்லி அரசில் ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களான உங்களிடம் பணிவன்போடும் தமிழ் மக்களுடைய சார்பிலும் நான் கேட்டுக்கொள்வேன். நீங்கள் இங்கே கட்சி என்கிற முறையிலும், உங்களுடைய கொள்கையை எடுத்துச் சொல்வதிலும், இங்கே பேசுவதிலும், தேவையானபோது வெளியே போவதும் இல்லாதபோது உள்ளே வருவதும் இது எல்லாம் அரசியல் கட்சிகளில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்றுதான்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

நான் தவறு என்று சொல்லவில்லை. ஆனால், இதையெல்லாம் நீங்கள் செய்யுங்கள். நேற்று இங்கே பேசுகிறபோது நம்முடைய கொறடா சுந்தரதாஸ் இல்லை என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் பேசுகிறபோது, எல்லைப் போரட்டத்திற்காக, கன்னியாகுமரி இங்கே சேர வேண்டும் என்பதற்காகப் போராடியதற்கு அரசு பணம் தர வேண்டும், பென்ஷன் தர வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். கன்னியாகுமரி எங்கே இருக்கிறது? கர்நாடகா எங்கே இருக்கிறது? நீங்கள் இந்திய துணைக் கண்டத்தை ஒன்றாக நினைக்கிறபோது, ஒரே நாட்டில் இருக்கிறது. ஆனால், ஒரே நாட்டில் இருந்தாலும்கூட, அது தமிழகத்தில் சேர வேண்டும் என்பதற்காக போராடினார்கள். அதை நான் மதிக்கிறேன். அவர்களுக்கு அரசு பணம் தர வேண்டும் என்று நீங்கள் சொன்னதையும் நான் மதிக்கிறேன். அப்போது உங்களுக்கு என்ன வருகிறது? தமிழர்கள் என்ற உணர்வு வந்து இருக்கிறது என்று அர்த்தம். அந்த தமிழர்கள் என்ற உணர்வு வர வேண்டும்; நான் உங்களுக்கு அது வரவில்லை என்று சொல்லவில்லை; ஆனால், அது உங்களுக்கு இருக்கிறது என்றாலும், அதை நீங்கள் காட்டிக்கொள்வதிலே இப்படிச் செய்ய வேண்டும் என்பதில்லை. நீங்கள் இங்கே வாதாடுங்கள், பேசுங்கள். ஆனால், இன்றைக்கு நீங்கள் டில்லிக்குப் போனால் பிரதமரைப் பார்க்க முடியும் என்று சொல்கிறீர்கள்; தொலைபேசியில் பேசுகிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள்; நிதி அமைச்சரைப் பார்க்க முடியும் என்று சொல்கிறீர்கள்; நிதி அமைச்சருக்கு சொல்கிறோம் என்று சொல்கிறீர்கள். ஆனால், இவ்வளவு எல்லாம் சொன்னாலும், தமிழகத்துக்காக கொஞ்சம் வாதாடி, பணம் வாங்கித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எப்படி, கன்னியாகுமரி இங்கே சேர வேண்டும் என்பதற்காக தமிழர் என்ற உணர்வோடு பாடுபட்டார்களோ, அதே உணர்வோடு பாடுபட்டு நீங்கள் பணம் வாங்கித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ், கடைசியாகக் கேளுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: எவ்வளவு தகவல் வேண்டுமானாலும் சொல்கிறேன் என்று சொல்லி இருக்கிறேன்; கடைசியில் கேளுங்கள். ஆக, நீங்கள் அந்தப் பணத்தை வாங்கித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்கள் கொடுக்கிற பணம் விதி முறைப்படி: 39 கோடியிலே 75 சதவீதம் கொடுக்கிறோம் என்றால், அது விதி முறைப்படி; அதை இல்லை என்று அவர்களால் சொல்ல முடியாது. ஆனால், அது இருந்தாலும், நீங்கள் அதையும் தாண்டி போராடி பணத்தை வாங்கித்தர

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

வேண்டும் என்று உங்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். (குறுக்கீடுகள்)
உங்களைக் குற்றம் சொல்லவில்லை; பணத்தை வாங்கித் தாருங்கள்
என்றுதான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடந்த 1993 நவம்பர், டிசம்பர் மாதங்களில் புயல் வெள்ளத்தால்
பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கப்பட்ட நிவாரணம் பூராவையும்
பார்க்கும்போது முழுமையாகப் பாதிக்கப்பட்ட குடிசைகள் 1 லட்சத்து
6 ஆயிரத்து 304; பகுதியாகப் பாதிக்கப்பட்ட குடிசைகள் 4 லட்சத்து 26
ஆயிரத்து 38. இறந்தவர்கள் 277. வழங்கப்பட்ட மண்ணெண்ணை 3
லட்சத்து 20 ஆயிரம் லிட்டர் வழங்கப்பட்ட அரிசி 18 லட்சத்து 36 ஆயிரம்
கிலோ வழங்கப்பட்ட வேஷ்டி 3 லட்சத்து 96 ஆயிரம்; வழங்கப்பட்ட
சேலைகள் 3 லட்சத்து 96 ஆயிரம். அமைக்கப்பட்ட உணவு மையங்கள்
தமிழ்நாடு பூராவும் 2609. உணவு மையங்களில் தங்கி இருந்தவர்கள் 2
லட்சத்து 10 ஆயிரம் பேர். இன்றைக்கு மொத்தச் செலவு 21 கோடியே 45
லட்சத்து 66 ஆயிரம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1993-94-ல் இறந்தவர்கள் 238 பேர். இங்கே சில பேர் பேசியபோது
அவர்களில் சிலபேருக்கு பணம் கொடுக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள்.
நான் காயிதே-மில்லத் மாவட்டத்தைப் பற்றிச் சொல்கிறேன். அந்த 238
பேருக்கும் 10 ஆயிரம் வீதம் 23 லட்சத்து 80 ஆயிரம் கொடுக்கப்பட்டு
இருக்கிறது. காயமடைந்த 8 பேருக்கு 5 ஆயிரம் வீதம் 40 ஆயிரம்
கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. சிறு காயம் அடைந்த 4 பேருக்கு 10 ஆயிரம்
கொடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றது. நீலகிரியில் இறந்த 10 பேருக்கும் 5 ஆயிரம்
வீதம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே சொல்கிறபோது பாரதப்
பிரதமர் திரு. நரசிம்ம ராவ் அவர்கள் நீலகிரியில் ஏற்பட்ட நிலச்
சரிவுக்காக ஒருவருக்கு 50 ஆயிரம் கொடுக்க வேண்டும் என்று
கேட்கப்பட்டபோது—இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம், நீங்கள்
இதையெல்லாம் அங்கே சொல்ல வேண்டும்; அவர்கள் 50 ஆயிரம்
கொடுக்க வேண்டும்—முதலில் 5 லட்சம் அனுப்பினார்கள்; அந்த 5
லட்சத்தை முதலில் 10 குடும்பங்களுக்கு கொடுத்தாகிவிட்டது. அதற்குப்
பிறகு, 1993 நவம்பர், டிசம்பர் மாதங்களில் புயலால் இறந்தவர்கள் 277 பேர்
இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்காக ஒரு கோடி ரூபாய் அனுப்பினார்கள்.
அந்த ஒரு கோடி ரூபாயை 50 ஆயிரம் வீதம் கொடுத்துவிட்டோம்.
கொடுத்தாலும், இன்னும் 127 குடும்பங்கள் பாக்கி இருக்கின்றன. அந்த
127 பேர் கேட்கிறார்கள். பாரதப் பிரதமர் சில பேருக்கு மட்டும் 50 ஆயிரம்
வீதம் கொடுத்தார்களே? சில பேருக்கு அவ்வாறு கொடுக்கவில்லையே
என்று கேட்கிறார்கள். இன்னும் 127 பேர் இருக்கிறார்கள். அந்த 127

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

பேர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும். இன்றைக்கு பாரதப் பிரதமர் அவர்கள் கொடுத்த பணத்தில் 25 லட்சம் ரூபாய் கையில் இருக்கிறது. இன்னும் ரூ. 38.50 இலட்சம் தேவைப்படுகிறது. உங்களுடைய அதிகாரத்தையும், உங்களுடைய மதிப்பையும் பயன்படுத்தி அதை உடனடியாக வாங்கித் தர வேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-10)

அதைப்போல இங்கே சொல்கிறபோது குடிசை வீடுகளுக்கு பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதைக் கொடுத்திருக்கிறது. ஆனால் இந்த அரசு, புரட்சித்தலைவி அவர்கள் அரசு வந்த பிறகுதான் பணம் கொடுப்பதைக் கொடுத்து விட்டார்கள். அதுமட்டுமல்லாமல் நிரந்தரமாக எதையும் செய்யவேண்டும் என்ற ஒரு உணர்வை இந்த அரசுதான் உருவாக்கியிருக்கிறது. புரட்சித்தலைவி அவர்கள்தான் அதை உருவாக்கினார்கள் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) 1992-93 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட புயல் வெள்ளத்தால் சேதம் ஏற்பட்டதற்கு, மாண்புமிகு சுந்தரதாஸ் அவர்கள் இருந்தால் அவருக்குத் தெரியும். அவர் கோரிக்கை வைத்தார். அவருடைய மாவட்டத்தில் நிரந்தரமாக வீடு கட்ட வேண்டுமென்று கேட்டார். அதற்குப் பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் 18000 வீடுகள் சென்ற ஆண்டு ஒதுக்கப்பட்டு, ஒரு வீட்டுக்கு 15000 ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே 77 கோடி ரூபாய் இந்த அரசு இன்றைக்கு ஒதுக்கி இருக்கிறது. மேற்படி தொகையை கடனாக ஹட்கோ 40 சதவீதம், மத்திய அரசு 30 சதவீதம், மாநில அரசு 30 சதவீதம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சென்ற ஆண்டு வந்த புயலுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே வரிசையாக ஒவ்வொரு மாவட்டமாக சொல்ல வேண்டுமென்றால், எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் - அவர் கேட்டது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்குத்தான். ஆனால் எல்லா மாவட்டங்களுக்கும், 16 மாவட்டங்களுக்கும் அது பயன்படுத்தப்படுகிறது.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு மட்டும் 2741 வீடுகள் கட்டுவதற்கு, சிதம்பரனார் மாவட்டத்திற்கு 2800 வீடுகள் கட்டுவதற்கு, திருநெல்வேலி மாவட்டத்திற்கு - சட்டமன்ற உறுப்பினர் இருக்கிறார் - 3450 வீடுகள் கட்டுவதற்கு அரசு உத்தரவைப் போட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போல் இந்த ஆண்டு புயல் வந்தபோது 15000 வீடுகள் கட்டுவதற்கு, அதேமுறையில் மத்திய அரசு 30 சதவீதம், மாநில அரசு 30

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

சதவீதம், ஹட்கோ 40 சதவீதம் என்ற அடிப்படையில் அவற்றைக் கட்டுவதற்கு இந்த அரசு உத்தரவு போட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து புயல் பாதுகாப்பு இல்லம், புயல் பாதுகாப்பு இல்லம் என்பது மாண்புமிகு புரட்சித்தலைவர் அவர்கள் காலத்தில் முதன்முதலாக அமைக்கப்பட்டது. அப்போது 120 புயல் பாதுகாப்பு இல்லங்கள் கட்டப்பட்டன. மேலும் புயல் பாதுகாப்பு இல்லம் கட்டுவதற்கு இந்த அரசு எல்லாவிதமான நடவடிக்கைகளையும் எடுத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படி புயல் பாதுகாப்பு இல்லங்கள் கட்டுவதற்கு ஜெர்மன் வங்கி மூலமாக வேண்டிய ஏற்பாடுகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன, இதற்கு என்னென்ன செய்யவேண்டும் என்பதற்கு மாண்புமிகு புரட்சித்தலைவி அவர்கள் கடிதங்களை எழுதி, இன்னும் 110 புயல் பாதுகாப்பு இல்லங்களைக் கட்டுவதற்கான முயற்சிகளில் ஈடுபட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வெள்ளம் ஒரு பக்கம். வறட்சி ஒரு பக்கம். உங்களுக்கு தெரிவித்துக்கொள்வேன், உங்கள் எல்லோருக்கும் தெரியும், எந்த வேலையும் செய்யவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. சென்னையில் வறட்சி ஏற்பட்டது. உணவு இல்லாமல் இருந்து விடலாம். காற்று இல்லாமல் இருக்க முடியாது. காற்று எப்படி முக்கியமோ அதற்கு அடுத்தபடியாக தண்ணீர். நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் நேரடியாக நடவடிக்கையெடுக்காவிட்டால், சென்னை மாநகரில் தற்காலிகமாக இடமாற்றம் செய்வதற்குக் கூட மக்கள் தயாராக இருந்தார்கள். அப்படி மக்கள் இடமாற்றம் செய்வதைத் தடுத்து நிறுத்தினார்கள். உங்களுக்குச் சொல்வேன், 1993 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் கடைசி வாரத்திலிருந்து அக்டோபர் மாதம் மூன்றாவது வாரம் வரையிலும் ஒவ்வொரு வாரமும் திங்கட்கிழமை, 28 நாட்கள், அரசு அதிகாரிகள் எல்லோரையும் கூப்பிட்டுப் பேசி அந்தந்த வாரம் - இந்த வாரம் திங்கட்கிழமை கூப்பிட்டு பேசுகிறார்கள். அதற்கு நடவடிக்கையெடுக்கப்படுகிறது. அடுத்த வாரம் திங்கட்கிழமை கூப்பிட்டுப் பேசுகிறார்கள். இந்த ஆறு நாட்களில் என்னென்ன நடந்தன, எப்படி பணிகள் செய்யப்பட்டன என்று ஆராய்ந்தார் என்றால், நான் உங்களிடத்தில் சொல்வேன். நீங்கள் எல்லாம் மனசாட்சியோடு, நெஞ்சில் கைவைத்து சொல்லுங்கள். இப்படி வாரா வாரம் வறட்சி நிவாரணம் பற்றி இதற்கு முன்னால் எந்த முதலமைச்சராவது செயல்பட்டதைப் பார்த்திருக்கிறீர்களா? (மேசையைத்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

தட்டும் ஒலி) இதை உங்கள் கண்முன்னால் நிறுத்தி சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-15

அதுமட்டுமல்ல. 28 முறை கூட்டியிருக்கிறார்கள் என்கிற செய்தியை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எந்த ஆண்டும் பெய்த மழையை விட போன ஆண்டு அதிக மழை பெய்தது. பூண்டி, சோழவரம், புழல் மிகவும் மோசமாகிவிட்டது என்பது சென்னையில் உள்ளவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். பூண்டி ஏரியிலே தண்ணீர் இல்லை. சோழவரம் ஏரியிலே தண்ணீர் இல்லை, புழலிலே தண்ணீர் இல்லை, சரி நாம் எங்கேயாவது போய்விடுவோம் என்று நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறபோது, அவர்களை எல்லாம் தடுத்து நிறுத்தி, இங்கேயே இருப்பதற்காக ஏற்பாடு செய்தார்கள். இதற்கு முன்னாலே கூட வறட்சி இப்படி வந்திருக்கிறது, முன்பு இருந்த அரசு காலங்களில் கூட. ஆனால் இப்படி எல்லாம் அவர்கள் செய்தார்களா? அது எனக்குத் தெரியவில்லை. நெய்வேலியிலிருந்து தண்ணீர் கொண்டு வந்தோம். ஈரோட்டிலேயிருந்து தண்ணீர் கொண்டு வந்தோம். சீவரத்திலேயிருந்து தண்ணீர் கொண்டு வந்தோம். அம்பத்தாரிலேயிருந்து தண்ணீர் கொண்டு வந்தோம். இப்படி கொண்டு வந்தது மட்டுமல்ல, இந்த மாநகரிலே 6 ஆயிரம் தொட்டிகள் வைக்கப்பட்டன. ஒரு நாளைக்கு சென்னைக்கு வாரிகள் 600 தடவை வந்தன. சென்னைக்குத் தண்ணீர் இல்லை என்பதே இல்லாத அளவுக்குச் செய்தார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல முக்கிய நீரேற்று நிலையங்களான, கீழ்ப்பாக்கம், அண்ணா பூங்கா, வள்ளுவர் கோட்டம், கே.கே. நகர், ஆகியவற்றை நவீனப்படுத்த செலவு செய்யப்பட்டது. சென்னையிலே மட்டும் 2,700 புதிய ஆழ்குழாய்க் கிணறுகள் குடிநீருக்காகப் போடப்பட்டன. அவைகள் புதிய இந்தியா மார்க் 2 பம்புகள். எதையோ போட்டார்கள் என்று சொல்லாமல், ஸ்டான்டர்ட் பம்ப் என்று சொல்வார்களே, அதைத்தான் போட்டோம் என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, ஒன்றை நான் உங்களுக்குச் சொல்லவேண்டும். 24-12-1993 அன்று, பகல் இரண்டு மணிக்கு முதலமைச்சர் அவர்கள் யாரிடத்திலேயும் சொல்லாமல் போய்விட்டார்கள். யாரிடமும் சொல்லாமல் போனார்கள். எங்களுக்கே தெரியாது. சாயந்திரம் வந்ததும் தான் தெரியும். அங்கே என்ன நடக்கிறது, எப்படி நடக்கிறது என்பதைப் பார்ப்பதற்காக, புழல் ஏரி, சோழவரம் ஏரி, பூண்டி ஏரி

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆகியவற்றை எல்லாம் பார்த்துவிட்டு, 6 மணிக்கு திரும்பி வந்தார்கள். 6 மணிக்கு திரும்பி வந்த பிறகு, எங்களை எல்லாம் கூப்பிட்டார்கள். உடனே போனோம். அவர்கள் இரண்டு மணிக்குப் போனார்கள், அவைகளை எல்லாம் பார்த்துவிட்டு 6 மணிக்கு வந்தார்கள். 6 மணிக்கு வந்தபிறகு சொன்னார்கள், புழல் ஏரியிலே 2,885 மில்லியன் கன அடி தண்ணீர் இருக்கிறது, சோழவரத்திலே 881 மில்லியன் கன அடி தண்ணீர் இருக்கிறது, பூண்டியில் 2,679 மில்லியன் கன அடி தண்ணீர் இருக்கிறது என்பதை மகிழ்ச்சிகரமாகத் தெரிவித்தார்கள். மகிழ்ச்சிகரமாக தெரிவித்தது மட்டுமல்ல, அன்றைக்குத் தமிழ்நாடு பூராவும் எப்படி எப்படி எல்லாம் நிவாரணப் பணிகள் நடைபெறுகின்றன என்று அவர்கள் ஆராய்ந்தார்கள். அன்றைக்கு எங்களை எல்லாம் கூப்பிட்டதோடு மட்டுமல்லாமல், தலைமைச் செயலாளர், நில நிர்வாக சிறப்பு ஆணையர், வருவாய்த்துறைச் செயலாளர் போன்றவர்களை எல்லாம் கூப்பிட்டு, என்னென்ன செய்யவேண்டும் என்பதைச் சொல்லி, அப்போது ஆணையிட்டார்கள் என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் தமிழ்நாடு பூராவும் வறட்சியாக உள்ள இடங்களில் எல்லாம் என்னென்ன செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைப் பற்றிய கணக்கு எல்லாம் இங்கே இருக்கிறது. என்றாலும் அவைகளையெல்லாம் நான் இங்கே சொல்வதற்குத் தேவையில்லை என்பதால் விட்டுவிடுகிறேன்.

இங்கே பேசுகிறபோது, பல்வேறு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள். நிலவரி தள்ளுபடி பற்றிச் சொன்னார்கள். நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவர் மாவட்டம் மற்றும் நெல்லை கட்டபொம்மன் மாவட்டத்திற்கு 24,13,589 ரூபாய் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டு இருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி). அதேபோல் காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு 4,79,12,508 ரூபாய் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திற்கு 4,05,22,575 ரூபாய் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திற்கு 1,05,64,087 ரூபாய் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி வறட்சியாலும், வெள்ளத்தாலும் பாதிக்கப்பட்ட எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் வரி வசூலில் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதேமாதிரி விட்டுப் போன பல மாவட்டங்களுக்கும் இதைத் தள்ளுபடி செய்யாத மாவட்டங்களுக்கும் தள்ளுபடி செய்வதற்கு இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்யும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். வரி எங்கெங்கே தள்ளுபடி செய்யப்பட்டு இருக்கிறதோ, அங்கே கூட்டுறவுக் கடன்.....

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு தாங்கள் தெரிவிக்கிறபோது, ஒரு குறிப்பிட்ட மாவட்டத்தைச் சொல்லி, இந்த மாவட்டத்திற்கு தள்ளுபடி என்கிறீர்கள். அந்த மாவட்டத்திலே இருப்பவர்கள் ஒட்டுமொத்தமாக அந்த மாவட்டம் எல்லாம் தள்ளுபடி தான் என்பதைப்போல, அந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடத்திலே போய் முறையிட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, குறிப்பிட்ட எந்தெந்தப் பகுதிகள் என்பதையும் தாங்கள் அறிவித்துவிட்டால் நல்லது.

முற்பகல் 11-20

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, உங்களுக்கு நான் சொல்கிறபோது இங்கே பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டத்தில் சில வட்டங்கள், நாகை, தஞ்சை மாவட்டங்களில் பூராவும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் முதலிலே சொல்கிறபோது எந்தெந்த மாவட்டங்களில் முழுமையாக 'worst affected areas' என்று சொல்லியிருக்கிறேன். அதேபோல 'badly affected areas' எந்தெந்த மாவட்டங்களில் என்பதைப் படிக்கிறேன். அப்படி ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் கணக்கு இருக்கிறது. அதைக் கடைசியில் உங்களுக்குச் சொல்கிறேன். அந்தந்த இடங்களிலிருந்து மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடமிருந்து சிபாரிசு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களிடத்திலே கணக்கு கேட்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் சிபாரிசு செய்வதை எல்லாம் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொள்கிறது. இங்கே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் யாராவது அவர்களது பகுதியில் வரி வசூல் தள்ளுபடி செய்யப்பட வேண்டும் என்று என்னிடத்தில் சொன்னால், அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல. அரசு எடுக்கிற கணக்கில் நீங்கள் வரியைக் கொடுத்துவிட்டால் அது அரசு கஜானாவில் போடுகிற பணம். அது எங்கேயும் ஓடிப்போகாது. அது அடுத்த ஆண்டில் அடுத்த பசலியிலே வரவு வைக்கப்படும் என்று ஸ்டேன்டிங் ஆர்டர் இருக்கிறது என்பதும் உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையிலே நில வரி எவ்வளவு என்று கேட்டால், கேட்டபு, ரூ. 66.77 கோடி, நகர்ப்புற நில வரி ரூ. 89.74 கோடி, நகராட்சி மூலம் நகர்ப் புற நில வரி ரூ. 4.5 கோடி, வேளாண்மை வருமான வரி ரூ. 20.86 கோடி மற்ற நில வரி ரூ. 13.46 கோடி. மொத்தமாக இந்தத் துறையின் மூலமாக வருவது எவ்வளவு என்று கேட்டால், ரூ. 195.36 கோடி என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடைமப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

வேளாண்மை வருமான வரியைப் பற்றி இங்கே திரு. பழனிசாமி அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். திரு. பழனிசாமி அவர்கள் தொழிலாளர்களைப் பற்றியும், விவசாயிகளைப் பற்றியும் நேற்று அதிகமாகப் பேசினார்கள். அதேபோல் இங்கே இருக்கின்ற நம்முடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பேசினார்கள். வேளாண்மை செய்வதில் ஒரு வருஷம் லாபம் வருகிறது. ஒரு வருஷம் நஷ்டம் வருகிறது. லாபம் வருவது என்பது அந்த ஆண்டு போட்ட முதலுக்குத்தான் லாபமே ஒழிய, முதல் ஆண்டு நஷ்டத்தை அது ஈடுகட்டாது. (குறுக்கீடு) இரண்டு பக்கமும் பேசுவதால் எனக்கு காது கேட்கவில்லை. (குறுக்கீடு) அதனால்தான் விவசாய வருமான வரியைப் பார்க்கிற போது இந்த அரசு வந்தவுடன் முதலமைச்சரவர்கள் முதலிலே போட்ட உத்தரவு என்னவென்றால், வேளாண்மை வருமான வரியை யார் யாருக்குப் போடவேண்டுமென்று கணக்கிட்டார்கள். பாக்கு, தேயிலை, காப்பி, ரப்பர், இலவங்கம், ஏலக்காய், மிளகு ஆகியவைகளுக்கு மட்டும்தான் 1-4-92 வரையிலும். மற்றது இருக்கிறதே நெல், கரும்பு, கரும்புக்குக்கூட போடலாம். ஆனால் தள்ளிவிட்டார்கள். நெல், கரும்பு-மஞ்சள், வெற்றிலை, வாழை, தென்னை, சோளம், கம்பு, நிலக்கடலை, பருத்தி, இது போல் எல்லாப் பொருட்களுக்கும் வேளாண்மை வருமான வரி இல்லை என்பதை நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதுபோல் 2.சி மரப்பட்டா பற்றிச் சொன்னார்கள். 2.சி மரப் பட்டா நம்முடைய தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலும், 18,98,792 மரங்கள் இருக்கின்றன. அதில் ஆண்டு வருமானம் ரூ. 26 இலட்சத்திலிருந்து ரூ. 30 இலட்சம் வரையிலும் இருக்கிறது. அதற்கு வரி - புரியமரத்திற்கு ரூ. 6, மாமரத்திற்கு ரூ.6, தென்னை மரத்திற்கு ரூ. 8, பனை மரத்திற்கு ரூ.1, பலா மரத்திற்கு ரூ. 6 என்கின்ற முறையில் வரி வசூலிக்கப்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காடுகள் வளர்ப்பதிலே இன்றைக்கு மத்திய அரசானாலும் சரி, மாநில அரசானாலும் சரி, உலகம் பூராவும் இதைப்பற்றிப் பேசுகிறார்கள். ஆனால் எதிர்காலத்தில் காடுகள் வெட்டப்பட்டால் உலகத்தினுடைய முன்னேற்றம் கூட பாதிக்கப்படும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதனால்தான் இந்த அரசு, புரட்சித் தலைவி அரசு காடு வளர்ப்பதிலே மிக அதிகமாக கவனம் செலுத்துகிறது. அப்படி கவனம் செலுத்துகிறபொழுது வருவாய்த் துறையின் மூலமாகவும் இதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது.

முற்பகல் 11-25

சென்ற ஆண்டு வருவாய்த்துறையினர் ஒரு கிராமத்திலே 50 மரங்கள் வைக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். 50 மரங்கள் வைக்கப்பட்டது

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

என்று சொல்லி விட்டால் அதற்குள் அந்த மரம் இருக்குமா, செத்துப்போகுமா, பறிபோகுமா என்று அதையும் கவனித்துக் கொண்டுதான் இருக்கிறேன். அதிலே இந்த வருடம் கணக்கு சொல்லுகிறபொழுது, சென்ற ஆண்டு 4,44,522 மரங்கள் வைக்கப்பட்டன. அதில் இன்றைக்கு உயிரோடு இருக்கிற மரம் 4,10,329. இந்த ஆண்டு 4 லட்சத்து 13 ஆயிரத்து 61 மரங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதில் 4,05,593 உயிருடன் இருக்கின்றன. அந்த மரங்கள் காப்பாற்றப்படும் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இங்கே நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு செய்தித் தாளிலேயும் வந்திருக்கிறது. நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டதில் - நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுடைய கடமை இதிலே மிக அதிகமாக இருக்கிறது. உங்களில் பெரும்பாலானவர்கள் கிராமப்புறத்திலே இருந்து வந்திருக்கிறார்கள். கிராமப்புறத்து மக்களுக்கு சில விவரங்கள் தெரியாமல் இருக்கின்றன. அரசு உத்திரவு போட்டாலும் ஏனோ தானோவாக இருந்து விடுகிறார்கள். ஆனால் நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டத்திலே—பல குறைபாடுகள் வந்தன என்பதை நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். இந்த அரசு ஏற்றுக் கொள்கிறது. அந்தக் குறைபாடு வந்தது என்று ஏற்றுக்கொள்வதனால் அந்தக் குறையை திருப்பி சரி செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக நான் இதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உங்களுக்கு வாக்களித்த, அவர்களுக்கு நீங்கள் எல்லாம் வழி காட்டுங்கள் என்று உங்களைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்படி நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தில் யாருடைய நிலம் யாருக்கு பட்டா போடப்பட்டிருந்தாலும், மாற்றப்பட்டிருந்தாலும் அதற்கு நீங்கள் வட்டாட்சியரிடத்திலே அணுகி நில உடைமை மேம்பாடு திட்டத்தின்படி சரியாக யார் நிலத்தை அனுபவிக்கிறார்களோ அவர்களுக்கு பட்டா வருகிற வகையிலே நீங்கள் எல்லோரும் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று அரசின் சார்பிலும், சமுதாயத்தின் சார்பிலும், உங்களுடைய தொகுதி மக்களின் சார்பிலும் உங்களை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டும் அல்ல. இன்றைக்கு ஸ்பெஷல் ஸ்டெப் என்ற வகையில், சிறப்பு முயற்சி என்கிற முறையில் எல்லா அதிகாரிகளும் ஒவ்வொரு குறு வட்டத்திலும், ஒவ்வொரு பிரிக்காவிலும் ஐந்து ஐந்து கிராமங்களுக்குச் சென்று மனுக்களைப் பெற்று அதைச் சரி செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டிருக்கிறேன். அவர்கள் செய்வார்கள். அவர்களுக்கு நீங்கள் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு உறுதுணையாக இருக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

கொள்வதற்கு காரணம், நில உடைமை மேம்பாடு திட்டத்தில் தவறு வந்தால்—முதல் கோணல் மற்றும் கோணல் என்பார்கள். கிராமத்தில், என்ன சொல்வார்கள் என்றால் முதல் ஏரை ஓட்டுபவன் கோணிக் கோணி ஓட்டினால் அடுத்த ஏரும் கோணக் கோண போகும் என்பார்கள் ஏர் உழுகிற போது. —அதனால் இதை முதலில் நீங்கள் செய்ய வேண்டும், அதற்குப் பிறகு நில உடைமை பதிவேடு-பட்டா பாஸ் புத்தகம். பட்டா பாஸ் புத்தகம் என்பது நிலம் யாரிடத்திலே இருக்கிறதோ அவர்களுக்கு பட்டா பாஸ் புத்தம் போட்டு விடுவார்கள். அந்த பட்டா பாஸ் புத்தகத்தினுடைய விலை அடக்கம் 15 ரூபாய் ஆகிறது. ஆனால் அதை 10 ரூபாய்க்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று அரசு உத்திரவு போட்டிருக்கிறது. அதெல்லாம் நம்முடைய கடமை. பட்டா பாஸ் புத்தகத்திலே யாருக்கு நிலம் சொந்தமோ அவர்கள் அதிலே பதியப் படுகிறார்கள். இதை ஒருவர் மட்டும் செய்துவிட முடியாது. அரசு செய்தாலும் இது உங்கள் எல்லோருடைய கடமை, அரசே எல்லாவற்றையும் செய்தால் எதற்காக ஜனநாயகம், தேர்தல்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள்? நீங்களும் இதிலே பங்கு கொள்ள வேண்டும். அதற்காகத்தானே இதெல்லாம் இருக்கின்றன. ஆகையினாலே இந்த பட்டாபாஸ் புத்தகத்தை சரி பார்ப்பதிலே நீங்கள் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்க வேண்டும். அதிலே பட்டாதார் விவரம் இருக்கும். நிலத்தின் முழு விவரமும் இருக்கும். கடன் விவரம் இருக்கும். திருப்பிக் கட்டிய விவரம் இருக்கும், நிலப்பயிர் போன்ற எல்லா விவரங்களும் அதில் இருக்கும். அதில் இல்லாத விவரங்களே இருக்காது அது மட்டும் அல்ல இன்றைக்கு யார் வேண்டுமானாலும் யார் நிலத்தை வேண்டுமானாலும் யாரிடம் வேண்டுமானாலும் விற்று விடலாம். ஆனால் எதிர் காலத்தில் பதிவுத் துறைக்குச் சென்றால் அந்த பட்டா பாஸ் புத்தகத்தை கொண்டு போனால்தான் அதை விற்க முடியும், வாங்க முடியும். அந்த பட்டா பாஸ் புத்தகத்திலே பூரா விவரமும் இருக்கிறது. எவ்வளவு கடன் வாங்கியிருக்கிறார்கள், எந்தெந்த இடங்களில் வாங்கியிருக்கிறார்கள், எவ்வளவு அடகு வைத்திருக்கிறார்கள், எவ்வளவு நிலம் மீதி இருக்கிறது என்று எல்லாக் குறிப்புகளும், தலையெழுத்து பூராவும் அதிலே இருக்கும். இப்படிப்பட்ட முக்கியமான டாக்குமென்டிலே நீங்கள் கவனம் செலுத்தி - எப்படி தேர்தல் 18 ஆம் தேதி என்றால் 17 ஆம் தேதி எப்படி. கண்ணும் கருத்துமாக நாமெல்லாம் வேலை செய்கிறோமோ அதை விட—கண்ணும் கருத்துமாக இதிலே வேலை செய்ய வேண்டும். ஏனென்றால் அப்பொழுது ஓட்டு மாற்றிப் போட்டால் ஐந்து வருஷம்தான் போகிறது, நாம் ஜெயித்தாலும் தோற்றாலும். ஆனால் இதெல்லாம் ஏழைகளுடைய தலைவிதி. இந்தத் தலைவிதிக்கு

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

நீங்களெல்லாம் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டுமென்றும், இதிலே பட்டா பாஸ் புத்தகம் எந்தெந்த மாவட்டங்களிலே வருகிறது என்று உங்களுக்குத் தெரியும். அந்த மாவட்டத்துச் சட்டமன்ற உறுப்பினராவது அதிலே கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாவட்டங்களை மட்டும் படித்துவிடுகிறேன். மதுரை மாவட்டம், வ.உ.சிதம்பரனார் மாவட்டம், கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், தஞ்சாவூர் மாவட்டம், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம், வடாற்காடு - அம்பேத்கார் மாவட்டம். மற்ற மாவட்டங்களிலும் தொடர்ந்து வரும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-30

குடியிருப்புச் சட்டம். குடியிருப்புச் சட்டம் அல்ல அது. நீங்கள் சொன்னீர்கள், குடியிருப்புச் சட்டம் என்று. குடியிருப்பு உரிமைச் சட்டம். குடியிருப்பவர்கள் யாராக இருந்தாலும், அவர்களுக்கு அந்த உரிமை இருக்கிறது. குடியிருப்பு உரிமைச் சட்டம் என்று கொண்டு வருவது என்பது யார் யார் அதில் குடியிருக்கிறார்களோ—நீண்ட நாள் குடியிருந்தால் (மணியடிக்கப்பட்டது)—இன்னும் 10 நிமிடங்கள் அல்லது 5 நிமிஷங்களில் முடித்துவிடுகிறேன். —அந்தக் குடியுரிமைச் சட்டத்திலே வருகிறபோது, யார் யார் எங்கே குடியிருக்கிறார்களோ அதற்கு அரசே அந்த நிலத்தை அவர்களுக்காகக் கிரயம் கொடுத்து வாங்கிக் கொடுத்து, போகிற பாதையையும் செய்கிறது. இதெல்லாம் குறிப்பாக தஞ்சை மாவட்டத்திலுள்ள பொதுவுடைமைக் கட்சிக்காரர்களுக்கு மிக நன்றாகத் தெரியும். (குறுக்கீடு) இது நடந்து கொண்டிருக்கிறது. தஞ்சை மாவட்டம் என்றால் உங்களையும் சேர்த்து. அதைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. ஆனால் யாரும் கிராமத்திலே இருக்கிற கை வினைஞர்கள் - தச்சன், கொல்லன், வண்ணான் போன்ற இவர்களைப்பற்றிக் கவனிக்கவில்லை. ஆனால் விவசாயத் தொழிலாளர்களுக்கு மட்டும்தான் இந்தச் சட்டம் இது வரைக்கும் சென்றது. இந்த அரசு வந்த பிறகு புரட்சித்தலைவி அவர்கள் 1-7-1993-இல் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தார்கள். அதன்படி கிராமக் கை வினைஞர்களுக்கும் குடியுரிமைச் சட்டப்படி அவர்களுக்குப் பட்டா வழங்கப்படும் என்பதைக் கொண்டு வந்தார்கள் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல பட்டாவைப்பற்றி நான் உங்களுக்குச் சொல்ல வேண்டியதில்லை. அது செய்தித்தாளிலே வந்துவிட்டது. அதை நான் விட்டு விடுகிறேன். நத்தம் பட்டா. நத்தம் பட்டாவிலேயிருக்கிற நன்மை,

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

கெடுதல் என்ன என்றால் அவர்கள் 30 ஆண்டு, 40 ஆண்டு குடியிருந்திருக்கிறார்கள். குடிதான் இருக்கலாம் அவர்கள். அதைக் கட்டிடமாகக் கட்ட முடியாது. அதிலே கடன் வாங்க முடியாது. அதை ஒன்றும் செய்ய முடியாது. அப்படியென்றால் அவர்கள் முன்னேற முடியாது. ஆகையினாலே இந்த அரசு வந்தபிறகு - புரட்சித் தலைவி அரசு வந்த பிறகு நத்தத்திலே குடியிருப்பவர்களுக்கெல்லாம் பட்டா வழங்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடப்பட்டது என்பதையும், அதற்குப் பிறகு ஏறக்குறைய 44 இலட்சத்து 52 ஆயிரத்து 639 பட்டாக்கள் வழங்கப்பட்டன என்பதையும், இப்படி தொடர்ந்து எல்லோருக்கும் நத்தம் பட்டா கொடுக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதிலே நத்தம் பட்டா யாராவது தவறாக கொடுத்தால்கூட நீங்கள் அவைகளையெல்லாம் - அவர்கள் 30 ஆண்டுகள் குடியிருந்து இருக்க வேண்டும். நத்தத்திலே குடியிருந்து இருக்க வேண்டும். அப்படி ஏதாவது தவறு இருந்தால்கூட இதையெல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம் இந்த அரசு என்ன சொல்லியிருக்கிறது என்பதை நீங்கள்—கவனித்துக் கொள்ள வேண்டும். நத்தம் பட்டாவை எல்லோருக்கும் கொடுக்கிறபொழுது அதிலே தவறு இருந்தால் அதைத் திருத்திக் கொள்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: தலைவரவர்களே...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: உட்காருங்கள், கடைசியிலே வாய்ப்பு தருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: எல்லாம் கடைசியிலே கேட்கலாம்.

அதேபோல எதுவுமே இரகசியமானது அல்ல. இந்த அரசு உத்தரவு போட்டிருக்கிறது. எல்லாயிடங்களிலும் அரசு உதவி என்ன இருக்கிறதோ அதை விளம்பரப் பலகையில் போட்டுவிட வேண்டும் என்று நான் பல நேரங்களில் செய்தித்தாள்களிலும் சொல்லியிருக்கிறேன், இந்த அவையிலேயும் சொல்லியிருக்கிறேன். நீங்கள் கவனித்திருப்பீர்கள்.

எந்த இடத்திலேயாவது இலவசப் பட்டா கொடுத்தார்கள், வேட்டி கொடுத்தார்கள், ஆனால் அதை விளம்பரப்பலகையில் போடவில்லை என்று எந்த சட்ட மன்ற உறுப்பினரும் என்னிடம் சொல்லவில்லை. ஆனால் அரசு செய்யும் இந்த உதவிகள் இரகசியமானது இல்லை. - அரசு உதவிகளை விளம்பரப் பலகையில் போட வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம். அப்படி எங்கேயாவது வெளிப்படையாகப்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

போடாவிட்டால்கூட நீங்கள் தெரிவித்துக் கொள்ளலாம் என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இலவச வேட்டி சேலை என்று சொல்கிறபோது—அதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம், இலவச வேட்டி, சேலை, சிலருக்குக் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்லுவார்கள். அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், யாருக்குத் தான் ஆசைவிட்டது? ஆனால் வசதி உள்ளவர்களும் அதை வாங்கிக் கொள்கிறார்கள். முயற்சி செய்து கொள்கிறார்கள். அதை நாம் தடுத்து நிறுத்துகிறோம். ஆனால், தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நமக்கு இருக்கிற கணக்குப்படி, வறுமைக் கோட்டிற்கு கீழே உள்ளவர்கள் எவ்வளவு பேர்; விவசாயத் தொழிலாளர்கள் எவ்வளவு பேர் என்று கணக்குப் பார்க்கிறபோது, அவர்கள் எல்லாம் 58 லட்சம்தான் வருகிறார்கள். ஆனாலும், 58 லட்சம் வந்தாலும், இன்றைக்கு அதை 60 லட்சமாக புரட்சித்தலைவி அவர்கள் உத்தரவு போட்டுக்கொடுத்தார்கள். நம்முடைய, மாண்புமிகு கைத்தறித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நேற்று சொல்கிறபோது, 75, 75 என்று கூட கொடுங்கள் என்று உத்தரவு போட்டு இருப்பதாகத் தெரிவித்தார்கள். அப்படி 75, 75 என்று போட்டால்கூட, அது தகுதியுடையவர்களுக்கு மட்டும் தான் போக வேண்டும். அரசு கஜானாவிலே இருக்கிற பணம், ஏழையெளிய மக்களுடைய பணம்; வரிப் பணம். அந்த கஜானாவிலே இருக்கிற பணம், எங்கேயோ பிளாக் மார்கெட்டிலே வருகிற பணம் அல்ல; கள்ள மார்கெட் பணம் அல்ல அது. ஆகவே, அவ்வாறு வருகிற வரிப்பணத்தை சரியாக செலவு செய்ய வேண்டும் என்பதில்தான், இன்றைக்கு கவனமாகப் பார்த்து, இந்த ஆண்டும்—சேலைகள் 62 லட்சத்து 98 ஆயிரத்து 60 பேருக்கும், வேட்டிகள் 62 லட்சத்து 76 ஆயிரும் பேருக்கும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை இங்கே நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-35

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோது, குத்தகைதாரர்கள் பற்றிச் சொன்னார்கள். குத்தகைதாரர்கள் இந்தியா பூராவும் இருக்கிறார்கள்; தமிழ்நாடு பூராவும் இருக்கிறார்கள்; அதுவும் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, கீழ் தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அந்தக் குத்தகைதாரர்கள் யார் யார் என்பதை நிர்ணயிக்கிற பொறுப்பு, இன்றைக்கு தாசில்தாருக்கு இருக்கிறது. அப்படி தாசில்தாருக்கு இருக்கிறபோது, சில தவறுகள் வந்துவிடுகின்றன. அதனால், குத்தகைதாரர்கள் கமிட்டி ஒன்று போட வேண்டுமென்று இந்த அரசு உத்தேசித்திருக்கிறது. புரட்சித் தலைவி அவர்கள்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆணையிட்டிருக்கிறார்கள். யார், யாரை, குத்தகைதாரர்கள் கமிட்டியில் போட வேண்டுமென்று மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் அவர்களிடமிருந்து அறிக்கை பெறப்பட உள்ளது. அப்படி பெற இருக்கிறபோது, யார், யாரை போட வேண்டுமென்று ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தால் அப்படிப் போடும்போது, சட்ட ரீதியாக என்கிறபோது, அந்தச் சட்டம் பூராவையும் படித்துக் கொள்ளவேண்டும்; சில இடங்களில் கமிட்டி போட்டபோது—நான் போய் அந்தக் கமிட்டியிலே உள்ள உரிமையைக் கேட்டு, நீங்கள் நடத்துங்கள் என்றால், நடத்த முடியவில்லை—சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் அதிலே இருந்தார்கள்; அதிலே சட்டம் படித்தவர்களும் இருந்தார்கள்; நீண்ட அனுபவம் வாய்ந்தவர்களும் இருந்தார்கள்; ஆனால், அவர்கள் ஏனோதானோ என்று இருந்து விடுகிறார்கள்; நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், சட்டத்தை நீங்கள் படித்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக, இதைப் பணிவன்போடு நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால், அந்தக் கமிட்டிக்குத்தான் அதிகாரம்; வட்டாட்சியருக்கு அதிகாரம் இல்லை. அதை முதலில் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். கமிட்டிக்குதான் அதிகாரம். இங்கே நேற்று பேசுகிறபோது சொன்னார்கள்; மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வந்தால், நாங்கள் எழுந்து நிற்கவில்லை என்றால் அவர்கள் கோபித்துக் கொள்வார்கள் என்று. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வந்தால், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் யாரும் எழுந்திருக்கத் தேவையில்லை. யார் எழுந்து நிற்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள்? அது தேவையில்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர் வந்தால் எழுந்திருக்கத் தேவையில்லை. உங்களுடைய வயதிற்கு மூத்தவராக இருந்தால், தமிழருடைய பண்பாட்டிற்கு உகந்ததாக இருப்பதால், அவ்வாறு செய்வதில் தவறில்லை. எனவே, இதற்கும் அதிகாரத்திற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. அதேபோல, குத்தகை கமிட்டி, ஆலோசனைக் குழு இருக்கிறதே அதில் வட்டாட்சியருக்கு அதிகாரம் இல்லை. அந்தக் குழுவிற்குத்தான் அதிகாரம். அந்தக் குழுவிலே உள்ளவர்கள் தினம் வருபவர்கள். ஒவ்வொரு குழுவிற்கும் யாரைத் தலைவராக போடுவது என்ற சந்தேகம் வந்துவிடுகிறது. ஒவ்வொருவரும், ஒவ்வொரு முறை, தலைமையேற்று இதை நடத்திச் சொல்லலாம். அந்தக் குழுவில் இருப்பவர்கள் ஆதிதிராவிட அல்லது பழங்குடியினத்தைச் சார்ந்த நிலமற்ற விவசாயத் தொழிலாளி ஒருவர்; அதேபோல், குத்தகைதாரர் ஒருவர்; சமூகப் பணியாளர் மூவர்; இவர்களைப் போட்டு, வட்டத்திற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்தக் குழுவிற்கு பூரணமாக

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

எல்லா அதிகாரமும் இருக்கும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேசையைத் தட்டும் ஒலி (குறுக்கீடு) சந்தேகம் இருக்கிறதா? பிறகு கேளுங்கள்.

இங்கே, பினாமி நிலத்தைப்பற்றிப் பேசினார்கள். கடைசியாக முடிப்பதற்கு முன்வந்து விட்டேன். பினாமி நிலம் என்று வருகிறபோது, அதை இந்த அரசு நிறைவேற்றி, மத்தியப் பேரரசுக்கு அனுப்பியது இரண்டாம் முறையாக. முதலில், புரட்சித் தலைவர் காலத்தில் நிறைவேற்றி அனுப்பினோம். அதற்குப் பிறகு, இப்போது, புரட்சித்தலைவி அவர்கள் அந்தச் சட்டத்திலே கொஞ்சம் மாற்றம் செய்து அனுப்பி இருக்கிறார்கள். அது குடியரசுத் தலைவருக்கு அனுப்பப்பட்ட நாள் 24-10-1991. நினைவூட்டுத் தொலையச்சு அனுப்பப்பட்ட நாள் 25-ஆம் தேதி, 11-வது மாதம்; 20-ஆம் தேதி, 12-வது மாதம், 91 வருடம், பிறகு 28-1-92, 20-2-92, 20-3-92, இப்படி தனியாக அனுப்பியிருக்கிறோம்; இது 1991-92-இல். 1992-லே மத்திய அரசு விளக்கம் கேட்டு ஒரு கடிதம் அனுப்பியது, ஆறு மாதம் கழித்து. தமிழக அரசு பதில் கடிதம் அனுப்பியது, ஒரு மாதத்தில். நினைவூட்டு தொலையச்சு அனுப்பியது. அதற்குப் பிறகும் அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிறோம். 29-5-1992, 13-7-1992, 27-8-1992, 13-10-1992, 27-11-1992, இப்படி அனுப்பிக் கொண்டிருந்தோம். மத்திய அரசு அலுவலகத்தில் தொடர்பு கொண்டு, குடியரசுத் தலைவர் ஒப்புதலைப்பெற, இங்கே இருக்கிற அரசு ஆணையாளர் 19-1-1993 -லே அங்கே போய் பார்த்திருக்கிறார். இங்கே சொன்னார்கள், நிறைவேற்றினால் போதுமா என்று. நினைவூட்டு தொலையச்சு அனுப்பியது 5-2-1993, 10-3-1993, 6-4-1993, 11-5-93, 12-6-1993, 23-7-1993. சட்ட அமைச்சர் 12-6-1993 அன்றும் 23-7-1993 அன்றும் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார். அதற்குப் பிறகு வருவாய்துறை அமைச்சர் ஒரு தரம் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார். சட்டத் துறைச் செயலாளர் கடிதம் எழுதியிருக்கிறார். 1993 நவம்பர், டிசம்பர் மற்றும் 1994 பிப்ரவரி திங்களில் வருவாய் துறைத் துணைச் செயலாளரை இங்கேயிருந்து டெல்லிக்கு அனுப்பி, டெல்லியிலேயிருந்து நீங்கள் கையெழுத்து வாங்கித்தான் வரவேண்டும் என்று அனுப்பினார்கள். அவர் திரும்ப வெறும் கையொடுதான் வந்தார் என்பதை நான் இங்கே வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

முற்பகல் 11-40

ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றுவது பற்றி எல்லா உறுப்பினர்களும் நன்றாகச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் இதிலே தெளிவாகச் சொன்னார்கள். அவர்கள் சொன்னதை, இங்கே நான் குறித்து வைத்திருக்கிறேன். ஆறு, குளம், ஏரி, போன்ற

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

பாசனப் பாய்ச்சல் ஆதாரங்களைக் கொண்ட நிலங்கள், பொதுமக்கள் அன்றாடத் தேவைகளுக்கு என பயன்படுத்தப்படும் ஊரணி, புறம்போக்கு நிலங்கள், கால்நடைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட மேய்ச்சல் தரைப் புறம்போக்கு, நெடுஞ்சாலைத் துறையினரால் பராமரிக்கப்படும் போக்குவரத்திற்காகப் பயன்படும் சாலைப் புறம் போக்கு, நிலங்கள், விவசாய விளைச்சலுக்காக பயன்படுத்தப்படும் விவசாய நிலங்கள், இடுகாடுகள், இவைகளைத் தவிர, மற்ற இடங்களுக்கு எல்லாம் பட்டா கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதையும், இந்த இடங்களிலே ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றும் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் மற்றொன்றையும் உங்களிடத்திலே சொல்லிக் கொள்வேன். மாண்புமிகு பேரவைத்தலைவர் அவர்களே, இதைக் கவனிக்க வேண்டும். கவனிக்க வேண்டும் என்பதிலே நீங்கள் யாரும் மயங்கிவிடக் கூடாது. நீதி தேவன் மயக்கம் என்று நான் கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன். நீதி தேவன் மயக்கம் நாடகத்தைப் பார்த்திருக்கிறேன். ஆகவே, நீதி தேவன் மயக்கம் போல், உங்களுக்கும் மயக்கம் வந்துவிடக்கூடாது என்று முன்கூட்டியே உங்களிடத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அரசு நிலங்களை எடுக்கிறபோது, எதற்காக எடுக்கிறது என்றால், ஒரு நல்ல காரியத்திற்குத்தான் எடுக்கிறது. கஜானாவிலுள்ள பணம் யாருடைய பணம்? அரசு கஜானாவில் உள்ள பணம் பொது மக்களுடைய பணம் என்பதை முதலமைச்சர் அவர்கள் எண்ணுவதைப் போல் அமைச்சர்கள் எண்ண வேண்டும். அமைச்சர்கள் எண்ணுவதைப்போல் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எண்ணவேண்டும். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எண்ணுவதைப்போல் பொது மக்கள் எண்ண வேண்டும். எல்லாத் துறையிலும், நீதித் துறையாக இருந்தாலும்கூட, எந்தத் துறையாக இருந்தாலும்கூட அவர்கள் அப்படி எண்ணுகிறார்களா என்கிற சந்தேகம் இருக்கிறது. ஒன்றைச் சொல்கிறேன். நிலம் கையகப்படுத்தும் சட்டத்தின் கீழ் நீதிமன்றங்கள் இழப்பீட்டுத் தொகையை உயர்த்தியதைப் பற்றி ஒன்று இரண்டு மட்டும் படித்துவிடுகிறேன். பெரிய கணக்கே இருக்கிறது என்னிடத்தில். தென்னார்குளம்; அதிலே அரசு நிர்ணயித்த தொகை எவ்வளவு தெரியுமா? 35 ஆயிரம். சார்பு நீதி மன்றம் அதற்கு நிர்ணயித்த தொகை எவ்வளவு தெரியுமா? 5 இலட்சத்து 5 ஆயிரம். 1443 சதவீதம் கூட. அதைபோல், அம்பத்தூர்; அரசு நிர்ணயித்தது 54,500, ஆனால், சார்பு நீதிமன்றம் நிர்ணயித்தது - நீதிமன்றத்தைப் பற்றி சொல்கிறேனே நாளைக்கு கண்டனம் வருமே என்றால், நான் சமுதாயத்திற்காகப் பேசுகிறபோது, கண்டனத்தை ஏற்றுக்கொள்ளத் தயார். எத்தனையோ முறை சமுதாயத்திற்காக உள்ளே போயிருக்கிறோம். அதற்குக்கூடத் தயார்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

என்கிற துணிவோடு நான் பேசுகிறேன். மக்களுடைய நலனை நாம் பாதுகாக்க வேண்டும் என்பதற்காக நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இது வெளியே வருகிறபோது, செய்தித்தாளில் - வேறு செய்திகளை எல்லாம் போடுவதைவிட, இதை நீங்கள் போடுங்கள். இதை ஏன் போட வேண்டுமென்றால், மற்ற நீதிமன்றங்களுக்கு வழக்குகள் போகிறபோது அவர்கள் ஜாக்கிரதையாக இருக்க வேண்டும். இது சமுதாயத்தினுடைய பணம்.

முற்பகல் 11-45

அதாவது அரசு கஜானாவில் உள்ள பணம். எங்கோ கொள்ளை அடிக்கப்பட்ட பணம் அல்ல. இது ஏழை எளியவர்களின் பணம் என்பதை நீதிமன்றம் உணரவேண்டும் என்பதை நான் அழுத்தம் திருத்தமாக தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்படி அம்பத்தூரில் எடுக்கப்பட்ட நிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டது 54500. ஆனால் சார்-நீதிமன்றங்கள் சொன்னது — 4,57,100. அதாவது கிட்டத்தட்ட 838 விழுக்காடு அதிகம். திருவாயர்படை அரசு நிர்ணயித்தது 3,000, ஆனால் உயர்நீதிமன்றம் சொன்னது 97 ஆயிரம். இது எவ்வளவு தெரியுமா? 3233 சதவீதம் கூட...

சாத்தன்காடு பொறுத்தவரையில் அரசு நிர்ணயித்தது 20,100 ரூபாய். ஆனால் அவர்கள் சொன்னது, அதாவது சார் நீதிமன்றம் போட்டது 14 இலட்சம். இது 6965 சதவீதம் அதிகம்.

அதேபோல கிருஷ்ணகிரி வட்டம் - போகனப்பள்ளி மற்றும் காட்டிநாயப்பள்ளி அரசு நிர்ணயித்தது 12,914, நீதிமன்றம் சொன்னது 54,444 அதாவது 429 விழுக்காடு அதிகம். அதேபோல ஆண்டிப்பட்டி மற்ற இடங்களில் 2 இலட்சம் என்று போட்டார்கள். இது அரசு நிர்ணயித்ததைவிட 333 சதவீதம் அதிகம்.

அதேபோல் உத்தம்புரம் 9,000. அதற்கு அவர்கள் போட்டது 52,500. ஆக 583 பங்கு அதிகம்.

அதேபோல் கோயம்புத்தூர் மாவட்டம் வேலம்பாளையத்தைப் பொறுத்தவரையில் அரசு நிர்ணயித்தது 12,578. நீதிமன்றம் நிர்ணயித்தது எவ்வளவு தெரியுமா 3,40,625. அதாவது 2,708 சதவீதம் அதிகம். இதையெல்லாம் யாரும் எண்ணிப்பார்த்திருக்க மாட்டீர்கள். இப்படி செய்திருக்கிறார்கள் என்று.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்] [1994 ஏப்ரல் 7]

அதேபோல் மைலாப்பூர், இது சென்னை அல்லவா? இதற்கு 87,692. அவர்கள் போட்டது 3,30,000.

அதேபோல் காமராஜர் மாவட்டம் பலபேர் இங்கே இருப்பீர்கள் கூரைக்கண்டு. அரசு நிர்ணயித்தது 3000. அவர்கள் ஒன்றரை இலட்சம் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அதாவது 5000 மடங்கு கூட...•

அதேபோல் திருவள்ளூர் துணை நீதிமன்றத்தில் சொன்னது எவ்வளவு தெரியுமா? அரசு சொன்னதைவிட 2736 சதவீதம் அதிகமாக நிர்ணயித்து இருக்கிறார்கள்.

அதேபோல் நம்முடைய சிப்காட் டிநாக் எடுக்கப்பட்டதைப் பொறுத்தவரையில் அரசு நிர்ணயித்தது 1.59 கோடி. அதற்கு அவர்கள் உயர்த்திக் கொடுத்தது எவ்வளவு என்றால், 17 கோடி என்பதை மிக வருத்தத்துடன் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் மத்திய அரசு நிறுவனமான வின்வெளி ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்காக நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டதைப் பொறுத்துவரையில் அரசு நிர்ணயித்தது 2 கோடி, நீதிமன்றம் சொன்னது 33.75 கோடி என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதேபோல இன்னும் நிறைய வருகிறது. இதைவிட அதிகமாக நம்முடைய பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும் கணக்கு. அது இங்கே கணக்கிலே வரவில்லை. மேசையைத் தட்டும் ஒலி இங்கே கிருஷ்ணா நதிக்காக எடுக்கப்பட்ட நிலத்தில், 3 ஆயிரம், 4 ஆயிரம் மடங்குகள் அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் சொல்வதற்குக் காரணம், இந்த அளவுக்குப் பல தவறுகள் நடக்கின்றன. இன்றைக்கு பொது மக்கள் சார்பிலும், சமுதாயத்தின் சார்பிலும் நீதி மன்றங்கள் இதிலேயெல்லாம் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்பதையும், இந்த கஜானாவினுடைய பணம் யாருடைய பணம் என்பதை அவர்கள் தெரிந்து கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் நீதிமன்றம் யாருடைய உரிமைகளையும் பாதிக்கக்கூடாது. எல்லோருடைய உரிமைகளையும் பாதுகாக்க வேண்டும். ஆனால் தனியாருடைய உரிமைகளைப் பாதுகாப்பது முக்கியமா அல்லது சமுதாயத்தினுடைய உரிமைகளை பாதுகாப்பது முக்கியமா என்று பார்க்கும்போது, தனியார்களுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாப்பதைவிட சமுதாயத்தினுடைய உரிமைகளைப் பாதுகாப்பதில் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று நான் பணிவன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

முற்பகல் 11 -50

இங்கே பேசுகின்றபோது, நேற்று சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் பலவற்றை பல விதத்தில் சொன்னார்கள். ஆனால் அதைச் சொல்கிறபோது, மத்தியப் பேரரசு இருக்கிறது. இங்கே காங்கிரஸ் கட்சி இருக்கிறது. இங்கே அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் இருக்கிறது. நம் இடத்தில் நல்ல உணர்வு இல்லை. ஆகையால் பணம் தரவில்லை என்ற கருத்து இங்கே சொல்லப்பட்டது. ஆனால் சொல்லப்பட்ட கருத்து எப்படி என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

சென்ற ஆண்டு நம்முடைய வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் திரு. பலராம் ஜாக்கர் அவர்கள் வந்தார்கள். அவரை யாரும் கவனிக்கவில்லை. ஆகையினால் பணம் கொடுக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். வேளாண்மைத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் 17-11-1992லே இங்கே வந்தார்கள். 17-11-1992லே சொல்லிவிட்டுதான் வந்தார்கள். இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஆனால் 16 ஆம் தேதியே முதலமைச்சர் அவர்கள் தூத்துக்குடியிலே இருக்கிறார்கள். இங்கே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தெரியும். 17-ஆம் தேதி திருநெல்வேலியிலே இருக்கிறார்கள். 18-ஆம் தேதி கன்னியாகுமரியிலே இருக்கிறார்கள். ஆனால் 19-ஆம் தேதி இங்கே வந்தார்கள். 19 ஆம் தேதி இங்கே வந்தாலும், கவனிக்கவில்லை என்று சொன்னதற்குக் காரணம்—19-ஆம் தேதி இங்கே வந்தாலும்—23-ஆம் தேதி பிரதம மந்திரியை அவர்கள் பார்த்தார்கள். ஆனால் அவர்கள் இல்லாதிருந்தாலும், அன்றைக்கு திரு. பலராம் ஜாக்கர் அவர்களை திரு. சி. என். ராமதாஸ், முதன்மை ஆணையாளர் அவர்களும் செயலாளர் அவர்களும் மற்றவர்களும், சென்று அவரைப் பார்த்தார்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நான் முதலிலேயே சொன்னதுபோல, 16-ஆம் தேதி அவர்கள் தூத்துக்குடியிலே இருந்தார்கள் என்றும், திருநெல்வேலியிலே இருந்தார்கள் என்றும், அன்றைக்கு அவர் வரவில்லை என்பதையும், உங்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்வேன், அன்றைக்கு இல்லை என்று சொன்னாலும், இங்கே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் வந்தது 19-ஆம் தேதி. 23-11-92 அன்று மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்கள், டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள், டெல்லி சென்று உதவி கேட்டு தமிழக அரசு சார்பில் தயாரிக்கப்பட்ட மனுவை பாரதப் பிரதமர் நரசிம்மராவ் அவர்களிடம் நேரடியாகக் கொடுத்தார்கள். வீடியோ கேச்ட்டைக் கொடுத்தார்கள். போட்டோ கொடுத்தார்கள். ஆக நாங்கள் அலட்சியப்படுத்தவில்லை என்பதையும் நான் இங்கே பணிவன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

அதுமட்டுமல்ல, உங்களுக்குச் சொல்கிறபோது, இங்கே மறுதரம் அதையே மீண்டும் சொல்கிறேன். பலராம் ஜாக்கர் அவர்கள் வந்துவிட்டுப் போய்விட்டார். 1992 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் புயல்வெள்ளச் சேதத்தைப் பார்ப்பதற்காக பாரதப் பிரதமர் அவர்கள் 1-12-1992—லே இங்கே வந்தார்கள். முதல்வர் அவர்கள் 23-ஆம் தேதி நேரடியாகப் பார்த்து இதைக் கொடுத்துவிட்டு வந்துவிட்டார்கள். அவர் இங்கே வரவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். 1-ஆம் தேதி வந்தார்கள். அப்படி 1-ஆம் தேதி வருகின்றபோது, பிரதமருடன், டாக்டர் புரட்சித்தலைவி வெள்ளப்பகுதியைப் பார்வையிடுவதற்கு அவருடன் ஒன்றாகச் சென்றார்கள். மதுரை மாவட்டம், காமராஜர் மாவட்டம், இராமநாதபுரம் மாவட்டம், சிதம்பரனார் மாவட்டம், திருநெல்வேலி மாவட்டம், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் எல்லாவற்றையும் பார்த்துவிட்டு திருவனந்தபுரத்திற்கு வழி அனுப்பிவிட்டு திரும்பி வந்தார்கள். கவனிக்கவில்லை என்று இங்கே தவறாகச் சொல்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

முற்பகல் 11-55

அடுத்தப்படியாக சொன்னார்கள். நானும் கிராமத்துக்காரன் தானே— வேப்பெண்ணெய் விற்ற காசு கசக்குமா என்பார்கள். கசக்காது. கருவாடு விற்ற காசு நானுமா என்றால் நானாது. ஆகவே மத்திய அரசு என்றால், அரசியல் என்பது வேறு. ஆனால் கொடுக்கிற பணம் அதனுடைய கஜானா பணம் மத்திய அரசுக்கு ஒரு கஜானா, மாநில அரசுக்கு ஒரு கஜானா. இரண்டு கஜானாவும் தொடர்புடைய கஜானாக்கள் தான் என்பதையும், அதிலே நாங்கள் ஒன்றும் செய்யவில்லை என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன். அதுமட்டுமல்ல, உடனடியாக புரட்சித்தலைவி அவர்கள் 14-11-1993 அன்றே, வெள்ளம் வந்த உடனேயே பார்டர் ரோடு ஆர்கனைசேசன் உடன் தொடர்பு கொண்டார்கள். எல்லை சாலை நிறுவனம். அதுபோல ஃபியூவல் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தைத் தொடர்பு கொண்டார்கள். மத்திய சாலை ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தைத் தொடர்புகொண்டார்கள். அவர்கள் எல்லாம் வந்தார்கள். வந்தவர்கள் எல்லாம் உதவி செய்தார்கள் என்பதும் உங்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அவர்கள் வராவிட்டால், மதுரை மாவட்டத்திலே, செல்லூரிலே 3 ஆயிரம் பேரை காப்பாற்ற முடியாது என்பதும் உங்களுக்கு தெரியும். அவர்கள் வந்தார்கள் என்பதையும் நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, இந்தத் தடவை நம்முடைய பலராம் ஜாக்கர் அவர்கள் வந்தார்கள். கவனிக்கவில்லை என்று சொன்னார்கள். விமான நிலையத்திற்கு மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் கண்ணப்பன் அவர்கள் சென்று வரவேற்றார்கள். அவர் கையில் மாலை கொடுத்தார்கள். அதுமட்டுமல்ல, சி. என். இராமதாஸ் அவர்கள் சென்று வரவேற்றார்கள். அவர்கள் எல்லா இடங்களுக்கும் போய், நாகைப்பட்டினம், தஞ்சாவூர், தென்னாற்காடு, திருச்சிராப்பள்ளி

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

எல்லாம் போய் பார்த்துவிட்டு திரும்பி வந்தார்கள். திரும்பி வந்த உடன் தலைமைச் செயலகத்தில் முதலமைச்சர் வரவேற்று, அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில் வைத்து கோரிக்கைகளை எல்லாம் சொன்னார்கள். பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரும், அதிலே சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சரும் மற்றும் செயலாளர்கள் எல்லாம் அங்கே இருந்தோம். அவர்கள் எல்லாம் இருக்கிறபொழுது இந்த 666 கோடி ரூபாய்க்கு உள்ள தேவையைச் சொல்லி, கேசட்டையும், புகைப்படத்தையும், எல்லாவற்றையும் கொடுத்தோம். பலராம் ஜாக்கர் சொன்னார்கள். போய் எல்லா இடத்தையும் பார்த்தேன். ரொம்ப மோசமாக இருக்கிறது. அதிகாரிகள் எல்லாம், போய் பார்க்கிறபோது விளக்கத்தை நன்றாகச் சொன்னார்கள் என்று. ஆகையினால் நான் பிரதமரிடத்திலே போய் உங்கள் சார்பிலே சொல்கிறேன், அதுவும் நிவாரணப் பணி மிகச் சிறப்பாக நடந்திருக்கிறது என்று அவர் சொல்லி, செய்தித்தாள்களிலே அது வந்திருக்கிறது. ஆனால் அந்த செய்தித் தாள்களை எல்லாம் படிக்காமல், ஏதோ வாரப் பத்திரிக்கையையோ அல்லது 15 நாட்களுக்கு ஒரு முறை வருகிற இதழ்களையோ இங்கே இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் படித்துவிட்டு இங்கு தயவுசெய்து பேசுவது நல்லது இல்லை - பேசுங்கள் - ஆனால் அது நல்லது இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதற்குப் பிறகு கூட முதலமைச்சர் அவர்கள் இங்கே அவர்களிடம் ஒரு கோரிக்கையைக் கொடுத்தது மட்டுமல்ல அதற்குப் பிறகும் பிரதம மந்திரியிடம் கூட டெல்லியிலே போய் நேரடியாக கடிதத்தைக் கொடுத்தார்கள். அதுவும் பேப்பரில் வந்தது. அந்த பேப்பர்கள் எல்லாம் எங்கே போயிற்று என்று தெரியாது. (சிரிப்பு) அதேபோல தான் நீலகிரி. மத்திய அரசை ஒன்றும் நாங்கள் உதாசீனம் பண்ணிவிடவில்லை. மத்திய அரசு நாங்கள் கேட்ட உடன் வெள்ள நிவாரணத்தைப் பொறுத்தவரைக்கும் பணம் ஒன்றைத் தான் கொடுக்கவிலையையொழிய - அதிகாரிகளை உடனுக்குடன் அனுப்பி வைத்தார்கள் என்பதையும் அதேபோல தான் வெள்ளத்தால் சேதம் ஏற்பட்ட இடங்களில் - நீலகிரியில் எல்லை சாலை நிறுவனம், இங்கே இருக்கிற நம்முடைய பொதுப்பணித் துறையும் 1-12-1993-ல் ஆரம்பித்து 45 நாளில் வேலையை முடித்தார்கள் என்றால் மத்திய அரசுடன் முதலமைச்சர் அவர்கள் தொடர்பு கொண்டு பேசியதும், பிரதம மந்திரியுடன் பேசியதும், அதேபோல இங்கே இருக்கிற நம்முடைய பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களுக்கு எல்லா விதமான ஒத்துழைப்பு கொடுத்தனால்தான் இவ்வளவு வேகமாக நடந்தது என்பதையும் நாங்கள் ஏதோ பாராமுகமாக இருந்தோம் என்பதும் அதை கேளாமுகமாக சொல்ல வேண்டாம் என்றும் நான் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல, பல இடங்களிலே—மீண்டும் எல்லாவிதமான பிரச்சினைகளையும் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதை இங்கே

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

நான் சொல்வதற்குக் காரணம், சட்டமன்றத்தில் நீங்கள் யாரும், எதையும் சொல்வதற்கு உரிமை இருக்கிறது. அதிலே சிலவற்றைச் சொல்கிறபொழுது, பொதுவாக சட்டமன்றத்தைப் பொறுத்தவரையில், விவரங்களைத் தெரிந்துகொண்டு சொல்வது நல்லது. ஆனால் விவரங்களைத் தெரியாமல் சொன்னாலும் பாதகம் இல்லை. ஆனால் குற்றச்சாட்டுகள் சொல்கிறபொழுது விவரங்களை நன்றாகத் தெரிந்து, அதற்குப் பிறகு தான் குற்றச்சாட்டை மட்டும் சொல்ல வேண்டும். அதுமாதிரி இங்கே குற்றச்சாட்டைச் சொல்கிறபோது அருமைச் சகோதரர் திருநாவுக்கரசு அவர்கள் இங்கே பலதும் பேசியிருக்கிறார்கள். பேரவைத் தலைவராக நீங்கள் இருக்கிறீர்கள். நான் பேரவைத் துணைத் தலைவராக இருந்திருக்கிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்திருக்கிறேன், அமைச்சராக இருந்திருக்கிறேன். விதிமுறை எல்லாம் தெரியும் என்று எல்லாம் அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படிச் சொல்வதில் தவறில்லை. நான் ஒன்றைப் பணிவன்புடன் உங்களுக்கெல்லாம் தெரிவித்துக்கொள்வேன். நாம் எந்தப் பணியில், எவ்வளவு நாட்கள் இருந்தோம் என்பது முக்கியமல்ல. இருக்கும் போது எவ்வளவு விவரங்களைத் தெரிந்துகொண்டோம் என்பதுதான் முக்கியம். ஆனால் தெரிந்துகொண்ட விவரங்களைப் பின்பற்றுகிறோமா என்பது அதைவிட முக்கியம். இதை எல்லாம் சொல்வதற்குக் காரணம், இதை நான் பொதுவாகச் சொல்கிறேன், மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. திருநாவுக்கரசு தவறாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது.

நண்பகல் 12-00

அதுமட்டுமல்ல, என்ன நடக்கிறது என்பதை உடனுக்குடன் முதலமைச்சர் அலுவலகத்திலிருந்தும், வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அலுவலகத்திலிருந்தும், வருவாய்த் துறைச் செயலாளரிடமிருந்தும் மத்திய அரசுக்கு டெலக்ஸ் கொடுத்துக்கொண்டே இருந்தோம். அதனால் வந்துவிட்டது என்று தவறாகச் சொல்ல வேண்டாம். தவறான எண்ணங்களை, இந்த அரசு ஒன்றும் செய்யவில்லை, ஒன்றும் செய்யவில்லை என்றால், அதை யாரும் நம்புவதற்கில்லை. உங்களுக்கு ஒன்று சொல்கிறேன், 28 முறை யார் குழுக்களைக் கூட்டி, பேசி இருப்பார்கள்? இதை யாராவது மறுக்க முடியுமா? நீங்கள் மறுத்தால், நான் உட்கார்ந்துவிடுவேன்.

காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு எல்லாவிதமான உதவிகளையும் செய்திருக்கிறோம். எல்லோருக்கும் அது தெரியும். நானே எத்தனை முறை சென்றிருக்கிறேன் என்பது தெரியும். நான் போகிறபோது, எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தெரிவித்துவிட்டுத்தான் போகிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினருக்கும் தெரிவித்தேன். அவர் வர முடியவில்லை என்று தொலை பேசியில் என்னிடம் சொன்னார். நான் எத்தனை மணிக்குக் கிளம்புவேன் என்பதையும் தெரிவித்துவிடுவேன். காலையில் 7 மணிக்குக் கிளம்புகிறேன் என்று சொன்னால் 6.45 மணிக்கே வந்துவிட்டார் திரு. பழனிசாமி அவர்கள். அப்படி எல்லா இடங்களும் பார்க்கப்பட்டது. பாதிக்கப்பட்ட இடங்களில் எல்லாம் உதவி கொடுக்கப்பட்டது (மணியடிக்கப்பட்டது).

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அதிகாலை 5 மணிக்கே எழுந்துவிடுவார் என்று எல்லோருக்கும் தெரியும். அதில் யாரும் குறை சொல்ல மாட்டார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: இன்னும் ஒன்றைச் சொல்வேன். ஒரு இடத்திற்குச் சென்றேன். அங்கே உண்ணாவிரதம் இருந்து கொண்டிருந்தார்கள். ஏன் உண்ணாவிரதம் இருக்கிறீர்கள் என்று கேட்டேன். சாப்பாடு போட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இன்றைக்குப் போடுகிறார்கள் என்று சொன்னேன். நாளைக்குப் போட மாட்டேன் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். நாளைக்குத்தானே, உங்களுக்கு எல்லாம் சாப்பாடு போடச் சொல்கிறேன், உண்ணாவிரதத்தை முடியுங்கள் என்று சொல்லி, நானே எலுமிச்சம் பழச் சாற்றை வாயிலே ஊற்றி, உண்ணாவிரதத்தை முடித்து வைத்துவிட்டு வந்தேன். இதற்கு முன்கூட்டியே உண்ணாவிரதம். நான் பெருமகிழ்ச்சியோடு ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்வேன். புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சொன்னதெல்லாம், எவ்வளவு வேண்டுமானாலும், யாருக்கு வேண்டுமானாலும் சோறு போடுங்கள், அதிலே தயக்கம் காட்டக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். புயல் வந்த நாளிலிருந்து 10.15 நாட்கள் காயிதே மில்லத் மாவட்டத்தில் சோறு போடப்பட்டது. அதைப்போல செல்லூர் பகுதியைப் பார்த்துவிட்டு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்காவிட்டால், மத்திய அரசினுடைய கப்பல் படை-நேவிவராவிட்டால், 3,500 பேர்கள் இறந்திருப்பார்கள். அதற்கு அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மத்திய அரசின் கப்பல் படை வந்து காப்பாற்றியது. அதற்கு முன்னெச்சரிக்கையாக நடவடிக்கை எடுத்தது தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள். அவர்கள் கவனமாக இருந்தார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதைப்போல ஏர்வாடி என்ற கிராமம். நான் போகும் வரையில் யாரும் போகவில்லை. (மணி அடிக்கப்பெற்றது)

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: 12 மணிக்கு மேலே ஆகிவிட்டது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: அந்த ஏர்வாடியைச் சுற்றி 3 கிராமங்கள். அங்கே குறுகிய வாய்க்கால் இருந்தது. அங்கே டிரம்மைக் கட்டி, அதன் மூலமாகப் போய் அவர்களுக்கெல்லாம் கொடுக்கப்பட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் எங்களுக்கெல்லாம் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். போன வருடம் நம்முடைய பேரவைத் தலைவர் சொல்லி, அவர்கள் ஊருக்கு ஒரு வட்டத்தை வாங்கிக் கொண்டார்கள். அதைப்போல் இந்த ஆண்டு தர்மபுரி மாவட்டத்தில் இருக்கிற கிருஷ்ணகிரி வட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, பர்கூரில் புதிதாக ஒரு வட்டம் பிரிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-05

இங்கே திரு. பாலகிருஷ்ணன் இருக்கிறார் என்று கருதுகிறேன். அதேபோல இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் முதுகுளத்தூர் வட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து கடலாடியைத் தலைநகராகக் கொண்ட ஒரு வருவாய் வட்டம் ஆரம்பிக்கப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்போது தமிழ்நாட்டில் 23 மாவட்டங்கள் இருக்கின்றன. 23 மாவட்டங்களில் 18 மாவட்டங்களுக்கு மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்கள் சொந்தக் கட்டிடத்தில் இருக்கின்றன. திருவண்ணாமலை-சம்பவராயர் மாவட்டம், நாகை-காயிதே மில்லத் மாவட்டம், சிதம்பரனார் மாவட்டம், விழுப்புரம்-ராமசாமி படையாச்சியார் மாவட்டம் போன்ற மாவட்டங்களுக்கு எல்லாம் விரைவில் மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்கள் கட்டுவதற்கு எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதேபோல் 12 வட்டங்கள் தவிர 162 வட்டங்களுக்குச் சொந்தக் கட்டிடங்கள் இருக்கின்றன. செய்யாறு, இராமேஸ்வரம், கழுதி, பரமத்தி, பலலடம், கோபி, சங்கராபுரம், முதுகுளத்தூர், தேனி போன்ற 12 வட்டங்களுக்கு கட்டிடங்கள் கட்டப்படும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவி அவர்கள் முதலமைச்சரான பிறகு தஞ்சை மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து, தஞ்சையை ஒரு மாவட்டத்தின் தலைநகராகவும், காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு நாகப்பட்டினத்தைத் தலைநகராகவும் கொண்டு புதிய மாவட்டமும் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. தென்னாற்காடு மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரித்து விழுப்புரத்தைத் தலைநகராகக் கொண்ட விழுப்புரம்-ராமசாமி படையாட்சியார் மாவட்டம் என்றும் கடலூரைத் தலைநகராகக் கொண்ட ஒரு மாவட்டமும் ஆரம்பிக்கப்பட்டன என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அதேபோல் இப்போது நிதி நிலைமை கஷ்டமாக இருந்தாலும் திருச்சி மாவட்டத்தை

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

இரண்டாகப் பிரிப்பதற்காகவும், அதேபோல செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிப்பதற்காகவும் உயர் மட்டக் குழு ஒன்று அமைக்க வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஆணையிட்டுள்ளார்கள் என்று அவர்கள் சார்பில் இந்த அறிவிப்பைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நம்முடைய அரசில் இருக்கிற பல்வேறு அதிகாரிகள், துணை ஆட்சியாளர்கள், வட்டாட்சியர்கள் போன்றவர்களுக்கெல்லாம் வேலை நேரம் என்று எதுவும் இல்லை. பகல், இரவு எல்லாம் வேலை நேரம்தான். வெள்ளம் வந்தாலும், புயல் வந்தாலும் வேலை செய்கிறார்கள். சட்டம் ஒழுங்கை அவர்கள்தான் பாதுகாக்கிறார்கள். இயற்கை இடர்ப்பாடுகளை அவர்கள்தான் பார்க்கிறார்கள். பகல் நேரம், இரவு நேரம், விடுமுறை நாட்கள் என்று எல்லா நேரங்களிலும் வேலை செய்கிறார்கள். ஆனால் அவர்களுடைய கோரிக்கைகளை நாம் கவனிக்கவில்லை என்று எண்ணக்கூடாது. அவர்கள் சம்பள உயர்வு, படி உயர்வு வேண்டுமென்று கோரிக்கைகள் வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கோரிக்கைகளை இந்த அரசு தள்ளிவிட்டது என்று கருதவேண்டாம். அந்தக் கோரிக்கைகளை இந்த அரசு பரிசீலனை செய்து தக்க நேரத்தில் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நல்ல முடிவை அறிவிப்பார்கள் என்பதை இதன் மூலமாக நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

கடைசியாக சொல்கிறபோது, காங்கிரஸ் எம்.எல்.ஏ.-க்கள் இங்கே பேசுகிறபோது கன்னியாகுமரி பற்றிப் பேசினார்கள். நீங்கள் தவறாகக் கருதக்கூடாது. கன்னியாகுமரி தமிழ்நாட்டுக்கு வந்ததிலே உங்களுக்கு எவ்வளவு ஆர்வம்? அதை நான் பாராட்டுகிறேன். அப்படிப் பாரட்டுகிற நேரத்திலே, எனக்கும் கூட உங்கள் மேல் சில வருத்தம் உண்டு. தேவிகுளத்தை விட்டுவிட்டீர்கள். பீர்மேட்டை விட்டுவிட்டீர்கள். நெய்யாற்றங்கரையை விட்டுவிட்டீர்கள். இதைச் சொல்வது ஏன் என்றால் எல்லையை வருவாய்த் துறைதான் பாதுகாக்கிறது. அதனால்தான் சொல்கிறேன். நீங்கள் விட்டுவிட்டீர்கள். திருப்பதியையும் கூட அப்போது விட்டுவிட்டீர்கள். ஆனால் இன்றைக்குச் சொல்கிறபோது, கண்ணகி கோயில் பற்றிச் சொன்னால், ஐம்பெரும் காப்பியங்களில் ஒன்றான சிலப்பதிகாரத்தில் சொல்லப்பட்டுள்ளது. சேரன் செங்குட்டுவன் வடநாட்டுக்குப் படையெடுத்துச் சென்று அங்கே இருக்கிற கனகவிஜயர்களை வென்று, தலைமேல் கல்லை வைத்து கங்கையில் நீராட்டி இங்கே கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு அது நம்மிடத்திலே இல்லாமல் அவர்களிடம் இருக்கிறது. நீங்கள் உங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி அதை மீட்டுத் தரவேண்டுமென்று

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

இங்கேயிருக்கிற காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை நான் கேட்டுக் கொள்வேன். அது மட்டுமல்ல, கல்வெட்டுகளில் எல்லாம் நம்முடையதுதான் அது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இவ்வரசின் நில அளவுப் பதிவேட்டிலும்சரி, ஆதாரங்களிலும்சரி, திருவிதாங்கூர் சமஸ்தானத்திலோ, கேரளத்திலோ அது இல்லை என்பதையும் அவைகள் எடுத்துக்காட்டுகின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கேரள மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில் பிரச்சினைகள் என்னவென்றால், நம்முடைய திரிகோண மெட்ரிக், தியோடலைட் நிலையங்கள் கோயிலுக்கு அருகாமையிலேயே இருக்கின்றன. இன்றைக்கு அது இல்லை. நான் இங்கேயிருக்கிற காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்குச் சொல்கிறேன். நாம் எல்லாம், பல பேர் என்னையும் சேர்த்து--பிறக்காதபோது 1916 ஆம் ஆண்டு சர்வேயர் ஜெனரல் ஆஃப் இந்தியா அவர்களால் வெளியிடப்பட்ட படத்தில் அந்த கண்ணகி கோயில் இருக்கிற இடம் மதுரை மாவட்டத்திலேதான் என்று இருந்து இருக்கிறது. அது அவர்கள் வெளியிட்ட படம். அதற்குப் பிறகு அந்தப் படத்தை 1916-ல் இங்கேயும் வெளியிட்டு இருக்கிறார்கள். நிலப் படம் இங்கே இருந்து இருக்கிறது. 1957-லிலும் அதை வெளியிட்டு இருக்கிறார்கள். அதுவும் இங்கே இருந்து இருக்கிறது. அந்தக் கோயிலை நீங்கள் மீட்டுத் தர வேண்டும் என்று உங்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். 9.10.1934 அன்று வெளியிடப்பட்ட மதுரை கெஜட் இருக்கிறது. எனவே, அந்தக் கோயிலை மீட்டுத் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தக் கோயில் மதுரை மாவட்டத்தில் பெரியகுளம் வட்டத்தில் இருந்து இருக்கிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். கண்ணகி கோயில் சுவர்களில் உள்ள கல்வெட்டுக்கள் எல்லாம் தமிழிலே காணப்படுகிறது. அங்கே தமிழில்தான் வெட்டப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன்...

பிற்பகல் 12- 10

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அப்பேர்ப்பட்ட கண்ணகி கோயில், ஏதோ இன்னொரு நாட்டிலே இருப்பதைப்போல, அங்கே ஒரு நாளைக்கு மேலே தங்கக் கூடாது என்று அந்த மாகாண அரசு கெடுபிடி செய்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: இவற்றையெல்லாம் நான் சொல்வதற்குக் காரணம், அந்தக் கோயிலை மீட்க வேண்டும் என்று இன்றைக்கு வாதாடவில்லை; 1980 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் அதற்காகக் கடிதம் எழுதி

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

இருக்கிறார்கள்; 1981 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள்; ஜூலை மாதமும் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள்; 1983 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் 3 ஆம் தேதி கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள்; அதேபோல் 1983 ஆம் ஆண்டு 5 வது மாதம் 24 ஆம் தேதி எம்.ஜி.ஆர். அவர்கள் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள். 1983 ஆம் ஆண்டு 7 வது மாதம் 5 ஆம் தேதியும் கடிதம் எழுதி இருக்கிறார்கள். அதேபோல, இப்போதும் அமைச்சரவை கூடி, அது இங்கே வர வேண்டும் என்பதற்காக ஏற்பாடுகள் செய்து முதலமைச்சர் அவர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அதற்கு நீங்கள் எல்லாம் உறுதுணையாக இருக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதைப்பற்றிச் சொல்கிறபோது, அதை மங்களகோயில் என்று சொல்கிறார்கள். அதை மங்கள கோயில் தான் என்று சொல்ல வேண்டும் என்பதல்ல. அது மங்களதேவி கோயில் என்று பெயர் வந்ததற்குக் காரணம், கண்ணகி போகிறபோது எல்லா ஆபரணங்களையும் கழற்றிவிட்டு, வளையல்களை எல்லாம் உடைத்துவிட்டு, நகைகளை எல்லாம் போட்டுவிட்டு, ஆனால் போகிறபோது அந்த மங்கள அணியை மட்டும் கண்ணகி போட்டுக்கொண்டே போய் இருக்கிறாள். மறக் குறவர்கள் 'நீங்கள் யார்' என்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். அவள், பெயரைச் சொல்லவில்லை. தீவினை செய்தவள்; ஒரே வார்த்தையில் தீவினை செய்தவள் என்று சொல்லிவிட்டுப் போய் இருக்கிறாள். அவளைப் பார்த்தவர்கள் மறக் குறவர்கள்; அவளை மங்கள தேவி என்று எண்ணி இருக்கிறார்கள். அதனால் மங்கள கோயில் என்று இருக்கிறது. இதெல்லாம் ஆராய்ச்சி என்பதை நான் உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக உங்களிடத்தில் நான் ஒன்றும் சொல்ல வேண்டியதில்லை. (குறுக்கீடுகள்) ஒன்றே ஒன்று சொல்கிறேன். கச்சத் தீவுபற்றி. முதலமைச்சர் அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு, இங்கே அறிவிக்கிறபோது, கச்சத் தீவு எங்களுக்கு வந்தாக வேண்டும் என்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். அதற்குப் பலவிதமான ஆதாரங்கள் இருக்கின்றன. ஆதாரம் மட்டுமல்ல, உங்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்வேன்; 1974-ல் எந்த அரசு இங்கே ஆட்சியில் இருந்தது? 1974-ல் கச்சத் தீவு உடன்பாடு போடுகிறபோது எந்த அரசு ஆட்சியில் இருந்தது? மாநில அரசைப் பற்றிக் கவனிப்பதே இல்லை. மக்களுடன் தொடர்புள்ள ஒரே அரசு மாநில அரசுதான். அது காங்கிரஸ் ஆண்டாலும்சரி, கம்யூனிஸ்ட் ஆண்டாலும்சரி, மக்களுடைய அரசை இங்கே கவனிக்கவில்லை. அவர்களே டில்லியில் இருந்து, கோட்டையிலே இருந்து உடன்பாடு போட்டுக்கொள்கிறார்கள். இன்றைக்கு புரட்சித்

[திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

தலைவி அவர்கள் சொல்கிறபோது, மண்ணெண்ணை விலை ஏற்றினாலும்சரி, அரிசி விலை ஏற்றினாலும்சரி, அவர்கள் எதை ஏற்றினாலும்சரி, அதைப்பற்றி எங்களுடன் கலந்து பேச வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்கு மட்டுமல்ல, அன்றைக்கு 1974-ல் கச்சத் தீவுக்கு உடன்பாடு போடுகிறபோது மாநில அரசை அவர்கள் கலந்துகொள்ளவில்லை. ஆனால், இருக்கிற எல்லாப் பட்டயங்களையும் பார்க்கிறபோது அது இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்குச் சொந்தமாக இருந்து இருக்கிறது. அந்தக் கச்சத் தீவினுடைய உடன்பாட்டை அவர்கள் மீறி இருக்கிறார்கள். கச்சத் தீவு மீண்டும் நமக்கு வருவதற்காக, நீங்கள் இங்கே எல்லாம் எவ்வளவு போராடுகிறீர்களோ, அதைவிட அழுத்தந்திருத்தமாக டில்லிக்குச் சென்று போராட வேண்டும் என்று கேட்டு, இங்கே உங்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் எல்லாவற்றிற்கும் நான் கூடியவரைக்கும் பதில் சொல்லி இருக்கிறேன் என்று எண்ணி, வெட்டுத் தீர்மானங்களை எல்லாம் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டு உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம் (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் உங்களுக்கு எல்லாம் வாய்ப்புக் கொடுக்கிறேன் என்று சொன்னேன். ஆனால், 12-1/4 மணி ஆகிவிட்டது. (குறுக்கீடுகள்) நான் 11 மணிக்குச் சொன்னேன். (குறுக்கீடுகள்) திரு. ஈஸ்வரன், ஒரே வரியில் கேள்வியைக் கேளுங்கள், மற்றவர்கள் உட்காருங்கள்.

பிற்பகல் 12-15

திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழகத்தில் சுமார் 12000 கிராமங்கள் வரை இருக்கின்றன. இந்த கிராமப்புறங்களில் இருக்கிற ஊராட்சி மன்றங்களில் எல்லாம் ஹவுஸ் டாக்ஸ், வீட்டு வரித் தீர்வை இதுவரையில் ரெகுலராக வசூல் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் தமிழ் நாடு அரசு புதியதாக - ஏற்கனவே 100 ஆண்டுகள், 200 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் கட்டப்பட்ட வீடுகளுக்கு, கூரை வீடாக இருந்தால் அதற்குத் தகுந்தவாறு வரி வசூல் செய்கிறோம். காரை வீடாக இருந்தால் அதற்குத் தகுந்தவாறு வரி வசூல் செய்கிறோம். அதைப்போல நிலம் கிரயம் வாங்குகிறபோது, அந்த நிலத்திற்கு ஏற்றவாறு சதுரஅடி போட்டு கிரயம் வாங்குகிறோம். —நிலத் தீர்வை கிராமப் புறங்களில் வீடு கட்டியிருப்பவர்களுக்கு நத்தம் புறம்போக்கு என்று அறிவித்து, அதற்கு நிலத் தீர்வை வசூல் செய்யக்கூடிய ஒரு சட்டத்தை தமிழ் நாடு அரசு அமல் செய்து, தமிழகம் முழுவதும் பரம்பரையாக இருந்த வீடுகளுக்கு புதியதாக ஒரு நிலையை உருவாக்கி, பொது

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. ஆர். ஈஸ்வரன்]

மக்களுக்கு பல்வேறு கஷ்டங்களை இந்த அரசு உருவாக்கி இருக்கிறது. எப்படி கல்வி ஸ்தாபனங்களுக்கு ஒரு வரியை விதித்து, மீண்டும் மக்களுடைய புகார்கள் ஏற்பட்டு, இப்போது ரத்து செய்திருக்கிறீர்களோ, அதைப்போல இந்த நிலத் தீர்வையை உடனடியாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பொது மக்களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று ரத்து செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பொது மக்களிடத்தில் நெருங்கிய தொடர்பு உங்களுக்கு எல்லாம் இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். சில அத்தாட்சிகள் அவர்களுக்குத் தேவைப்படுகிறது. ஏன் பதிவுத் துறை ஏற்பட்டது என்று நான் சொல்கிறபோது சொன்னேன். பதிவுத் துறை இல்லாவிட்டால், எவன் செல்வாக்காக இருக்கிறானோ, எவன் பலம் உள்ளவனோ, அவன் நிலத்தில் புகுந்து விடுவான். நான் சொல்வதற்குக் காரணம் நத்தத்தில் குடியிருப்பவர்கள் பல ஆண்டுக்காலமாக குடியிருந்து வருகிறார்கள். இங்கே மெட்ராசில் என்ன நிலையென்றால், ஒரு இலட்சம், இரண்டு இலட்சம் கொடுத்து விட்டால் யாராவது ஒருவர் வீட்டைக் காலி பண்ணிக் கொடுத்து விடுவார். செய்தித்தாள்களில் பார்த்து இருக்கிறோம். பல ஊர்களில் வீடு காலி பண்ணுகிற குரூப்பே இருக்கிறது. அதைப்போல மெட்ராசில் இருப்பவர்கள் கிராமங்களுக்குப் போய் விடுவார்களோ என்று இந்த அரசு அஞ்சுகிறது. ஆகவே தான் அவர்களுக்கு அந்த நிலம் சொந்தம் என்பதை உறுதிப்படுத்த வேண்டும். அவர்களுக்கு அந்த நிலம் சொந்தம் என்பதை உறுதிப்படுத்தாவிட்டால் எவனாவது குடிசையைப் பிரித்துப்போட்டு விட்டு வேறு எவனாவது கட்டி விடுவான் என்ற காரணத்திற்காகத் தான் யார் குடியிருக்கிறார்களோ அவர்கள் மீது கணக்கு எழுதப்படுகிறது. அப்படி கணக்கு எழுதப்படுவதற்கு, பணம் கொடுத்தார் என்பதற்கு ரசீது வழங்குவதற்கு மட்டுமே, அவர்களுடைய நன்மையைக் கருதியே செய்யப்படுகிறது. நீங்கள் பொது மக்களிடத்தில் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாகத் தொடர்பு கொண்டு, அதைக் கேட்டு விசாரித்துப் பாருங்கள். தவறாக இருந்தால் நாங்கள் திருத்திக் கொள்கிறோம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. பீட்டர் அல்போன்ஸ்.

திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள், இயற்கைச் சீற்றத்தால் ஏற்பட்ட அழிவைக் குறித்தும், அதன்மேல் இந்த அரசு எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கைகள் குறித்தெல்லாம் விளக்கமாகச் சொன்னார்கள். மத்திய அரசு 'கலாமிட்டி ரிலீஃப் பண்ட்' என்று

[திரு. எஸ். பீட்டர் அல்போன்ஸ்] [1994 ஏப்ரல் 7]

ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் அதனுடைய வருவாய் மற்றும் கடந்த கால விவரங்களை எல்லாம் கணக்கிலே கொண்டு ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை ஆண்டுதோறும் ஒதுக்கி வருகிறது. தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1995-96 ஆம் ஆண்டிற்கான கலாமிட்டி ரிஸீப் பண்—ஐக்கூட நாம் ஏற்கனவே பெற்று விட்டோம். அந்தச் சூழ்நிலையில் இந்த அரசு பதவி ஏற்றதிலிருந்து ஆண்டிற்காண்டு நாம் பார்த்துக் கொண்டு வருகிறோம். இயற்கையின் சீற்றத்தால் வருகிற அழிவு கூடிக் கொண்டே வருகிறது. 1991-92-ல் வந்த அழிவு, 1992-93-ல் வந்த அழிவு, என்று அழிவும் நஷ்டமும் கூடிக் கொண்டு வருகிறபோது, இந்த ஆண்டு, கடந்த ஆண்டு இயற்கைச் சீற்றத்தால் வந்த அழிவுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிதியை விடக் குறைவாக ஒதுக்கி இருக்கிறீர்களே, இது எந்த வகையில் பொருளாதாரம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் என்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-20

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மத்திய அரசு பணம் கொடுத்ததைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இவ்வளவு தான் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அது வந்து நேச்சரல் அதாவது நியாயமாக நடக்கிறது. (குறுக்கீடு) நியாயம் அல்ல. இயற்கையாக நடக்கிறது. இது வந்து எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேஸ். இந்த வருடம் மத்தியப் பேரரசு என்ன சொல்கிறது என்றால், உங்களுக்கு இவ்வளவு பணம்தான் என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். அதற்கு மேல் இல்லை என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேஸ் என்று வருகிறபோது, அதை எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேசாக மத்தியப் பேரரசு பார்ப்பதில்லை என்பதற்காக, நீங்கள் எல்லாம் சென்று அங்கே வாதாட வேண்டும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நீங்களே சொன்னீர்கள். எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேஸ் என்று என்னிடத்திலே சொல்லிப் பிரயோசனம் இல்லை. கையிலே பணம் இல்லாதவர்களிடத்திலே சொல்லிப் பிரயோசனம் இல்லை. அங்கே இருக்கிற மத்தியப் பேரரசு, அதற்குப் பேரரசு என்று பெயர், அந்தப் பேரரசினிடத்திலே எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேஸ் என்று நீங்கள் சொல்லவேண்டும் என்று உங்களைப் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் எக்ஸ்ட்ராார்டினரி கேஸ்களுக்கு அதிகமாக ஒதுக்கவில்லை என்பதையும், 39, 40 கோடியிலே 25 சதவீதம் ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்பதையும், அப்படி ஒதுக்கியிருந்தாலும் இந்த வருடம் கூட 120 கோடி ரூபாய் இதுவரையிலும் செலவாகியிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்]

கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டே வாங்கிவிட்டார்கள் என்றால், என்ன செய்வான் பட்டினி கிடக்கிறவன். கிராமங்களிலே என்ன செய்வான், விவசாயி என்ன செய்வான் தெரியுமா? நான் கதிர் அறுத்துக் கொடுக்கிறேன் என்று சொல்லி, நடவு நடக்கிறபோதே, பணம் வாங்கிவிடுவான். உங்களுக்குக் கதிர் அறுத்துத் தருகிறேன் என்று சொல்லி, நடவு நடக்கிறபோதே பணம் வாங்கிவிடுவான். நடவு நடக்கிறபோது 2 மரக்கால் இருக்கும். முதலிலே கடன் வாங்கிவிட்டானே, அதைக் கொடுத்தாகவேண்டும். உங்களுக்கு எல்லாம் இது தெரியும். அதைப்போலத்தான் முந்தியே கடன் வாங்கியிருக்கிறோம் மத்தியப் பேரரசினிடத்திலே. முதலாளிகள் இடத்திலே, ஐமீன்தாரிடத்திலே கூலி ஆள் போய், பின்னாலே வேலை செய்வதற்கு, முன்பே வாங்குவதைப் போல, மத்தியப் பேரரசிடத்திலே இந்த ஏழை அரசு கடன் வாங்கியிருக்கிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. தா. வேடியப்பன்.

திரு. தா. வேடியப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பல ஆண்டுகளாக சாலைகள் எல்லாம் புதிதாகப் போடப்பட்டும் கூட, யு.டி.ஆர். சர்வேயின்போது, அந்தச் சாலைகளைப் பிரித்து பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கோ, நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கோ வழங்கப்படாமல் இருக்கிறது. இதனால், பல இடங்களில் பல பிரச்சினைகள் எழுந்திருக்கின்றன. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதை ஆய்வு செய்து, எல்லாப் பகுதிகளுக்கும், இந்த யு.டி.ஆர். சர்வே வரைபடம் மூலம், படம் இல்லாமல் இருந்தாலும்கூட, அதை வரைபடத்தின் மூலமாக ஒதுக்குவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் பேசுகிறபோது, நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டம் என்று சொன்னேன். அதைத்தான் அவர்கள் சொல்கிறார்கள் என்று கருதுகிறேன். நில உடைமை மேம்பாட்டுத் திட்டத்திலே சில தவறுகள் நடந்துவிட்டன. அதற்கு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் உதவி செய்யவேண்டும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். நீங்களும் உதவி செய்யுங்கள் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைத் துணைத் தலைவர்.

*** திரு. ச. காந்திராஜன் (மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்):** மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பத்திரப் பதிவு என்கிறபோது, மலேசியா போன்ற கீழ்த்திசை நாடுகளில் உள்ளதைப் போன்று,

[திரு. ச. காந்திராஜன்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

வழக்கறிஞர்களுக்கும் பத்திரம் எழுதுகின்ற அந்த உரிமம் வழங்கப்படுமா? அதற்கு ஆவன செய்யப்படுமா? அப்படி முழுவதுமாக செய்ய முடியாவிட்டாலும் கூட, இப்போது இருக்கிற பத்திரம் எழுதுபவர்களோடு சேர்ந்து, அவர்களுக்கும் இந்த வாய்ப்புத் தரப்படுமா என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன்.

(பதில் இல்லை)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்.

* திரு. காஞ்சி பன்னீர்செல்வம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, செங்கற்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தைப் பிரிப்பதற்குண்டான வழிவகையை இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்திருக்கிறார்கள். அந்த மாவட்டத்தைப் பிரிக்கின்ற நேரத்திலே, நம்முடைய இதய தெய்வம், தமிழக முதல்வர், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய திருப்பெயர் ஒரு மாவட்டத்திற்கு வைக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதேநேரத்திலே என்னுடைய தொகுதியில் உள்ள வாலாஜாபாத்திற்கு தனி வட்டாட்சியர் அலுவலகம் வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே சொல்லியிருக்கிறேன். அது அமைத்துத் தரப்படுமா என்பதையும் நான் உங்கள் மூலமாக அறிய விரும்புகிறேன். எங்கள் மாவட்டத்தைப் பிரிப்பதற்காக நம்முடைய இதயதெய்வம் தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில், பல வட்டங்கள் பிரிக்கப்பட்ட இருக்கின்றன. அவைகள் ஒன்வொன்றாகப் பிரிக்கப்படுகிறபோது, இதுவும் கவனிக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சிலவற்றை எல்லாம் நானே எடுத்த எடுப்பிலே சொல்ல முடியாது. இதற்கு எல்லாம் நாங்கள் உயர்மட்டக் குழு போடுகிறோம். அந்த உயர்மட்டக் குழுவிலே சில எல்லைகளை வரையறுப்பார்கள். எந்தெந்த வட்டம் எங்கெங்கே இருப்பது என்று வரையறுப்பார்கள். அப்படி வரையறுத்தபிறகு, ரிப்போர்ட் அனுப்புவார்கள். அந்த ரிப்போர்ட்டை வைத்து, எந்தெந்த இடம் எங்கெங்கே வருகிறது என்றும், எந்தெந்தப் பெயர்களை வைப்பது என்பதும் சொல்லப்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. வே. தம்புசாமி.

திரு. வே. தம்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நாகை-காயிதே மில்லத் மாவட்டத்திற்கு

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. வே. தம்புசாமி]

ஏறத்தாழ 4 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் வரித் தள்ளுபடி செய்தமைக்கு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுக்கும் வருவாய்த்துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதோடு நகரத்திலே குடியிருப்பவர்களுக்கு, ஏழை எளிய மக்களுக்கு பட்டா செய்து கொடுப்பதற்கு அதிகாரம் இல்லை என்று நகராட்சியால் மனுக்கள் திருப்பி அனுப்பப்படுகின்றன. ஆகவே நகரத்தில் இருப்பவர்களுக்கு பட்டா கொடுப்பதற்கு அரசு முன்வருமா என்றும் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பாரா என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: எந்த நகரம்?

திரு. வே. தம்புசாமி: எல்லா நகரத்திலேயும். பொதுவாக நகரத்தில் இருப்பவர்களுக்குக் கொடுக்க அதிகாரம் இல்லை என்று மனுக்கள் திருப்பி அனுப்பப்படுகின்றன. ஆனால் கொள்கை அறிக்கையில் நகரத்திற்கும் பட்டா கொடுக்கப்படுகிறது என்று எழுதப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதை அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: போதும், அத்தோடு நிறுத்திக் கொள்ளுங்கள். நேரமில்லை.

திரு. வே. தம்புசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பத்திரப் பதிவு செய்வதற்கு ஒரு குழு போடுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார்கள். அப்படி அந்தக் குழு போடுவதற்கு அறிவித்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: எதற்கு நன்றி?

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அவர் இரண்டிற்கு நன்றி தெரிவித்திருக்கிறார்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: ஒன்றுமில்லை. பட்டா கொடுப்பதிலே நான் முதலிலே சொன்னதைத் தவிர, பாக்கி எல்லா இடங்களிலும் பட்டா கொடுக்கலாம். எங்கெங்கே கொடுக்க முடியாது என்பதை நான் படித்துக் காண்பித்தேன். கொடுக்கமுடியாத இடம் என்னவென்றால் அதை அடுத்தாற்போல எங்கெங்கே புதியதாக மாவட்டங்களை உருவாக்கியிருக்கிறோமோ - நாகப்பட்டினம் - அதை உருவாக்கிய இடத்திலே அந்த மாவட்டத்தினுடைய தலைநகரத்தில் மட்டும் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைத்திருக்கிறோம். மற்ற எல்லா நகரங்களிலும் கொடுக்கலாம். அப்படிக் கொடுக்கவில்லை என்றால் என்னிடம் சொல்லுங்கள். நான் நேரடியாகக் கேட்கிறேன்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி.

தி. ந. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாட்டிலுள்ள கிராம உதவியாளர்கள் 30,000 பேர். 5 மாத காலத்திற்கு முன்பாக, அறிக்கை அளிப்பதற்கு ஒரு குழு அமைத்தார்கள். அறிக்கையினுடைய சிபாரிசுகள் உங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. கிராம உதவியாளர்கள் பற்றிய அந்த அறிக்கையின்மீது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே அவர்களுடைய வேலைவாய்ப்பை நிரந்தரமாக உருவாக்குவதற்கு அறிவிப்பாரா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு தி. ந. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, கிராம உதவியாளர்களுக்கு எல்லாம் முதலிலே சம்பளம் ரூ. 150 கொடுத்திருந்தார்கள். அப்போதெல்லாம் அவர்களை என்ன சொல்வார்கள் என்றால் வெட்டியான், தலையாரி என்பார்கள். அரிச்சந்திரன் நாடகத்தில் வெட்டியான் என்றார்கள். தாழ்த்தப்பட்டவன் என்று. பிறகு இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவி அரசு வந்தபோது வெட்டியான் என்று இருக்கக் கூடாது. அது வேண்டாம். கிராமக் காவலர்கள் என்று சொல்லுங்கள். அவர்கள் தான் கிராமத்தினுடைய காவலர்கள் என்று சொன்னார்கள். அதற்குப் பிறகு இப்போது கிராம உதவியாளர்கள் என்ற பெயர் கொள்கையளவில் குட்டப்பட்டிருக்கிறது. அப்போது ரூ. 150 வாங்கியதை ஒரே மாதத்தில் ஒரே நேரத்தில் ரூ. 250 ஆக ஆக்கியதே புரட்சித் தலைவி அரசு தான். ஆக புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்கு அவர்களுக்கு எல்லாம் மதிப்பூதியமாக ரூ. 592 கொடுத்து அவர்கள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த ரூ. 592-ஐ இந்த ஆண்டு, இவ்வளவு பண நெருக்கடியிலும் - 30,000—பேர் ஒருவர், இரண்டு பேர் அல்ல - 30,000 பேருக்கு ரூ. 592-ஐ ரூ. 892 ஆக இன்றைக்கு உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அதுமட்டுமல்ல, விலைவாசி ஏறுகிறபோது டியர்னஸ் அலவன்ஸ் எல்லோருக்கும் வழங்குகிறபோது இவர்கள் தற்காலிக ஊழியர்களாக இருந்தாலும், இவர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்று, சிறப்பு நிதியிலிருந்து வழங்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போட்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

1994 ஏப்ரல் 7]

(அ) கோரிக்கை எண் 11 - மாவட்ட நிர்வாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 11, மாவட்ட நிர்வாகம். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு.எச்.எம். ராஜு.

திரு. எச். எம். ராஜு: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எச். எம். ராஜு அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“மாவட்ட நிர்வாகம் பற்றிய 11 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.222,64,73,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) கோரிக்கை எண் 1 - நிலவரித் துறை

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 1, நிலவரித் துறை, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“நிலவரித் துறை பற்றிய 1 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.10,07,09,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்” என்னம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 5 முத்திரைத்தாள்கள் - நிருவாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 5, முத்திரைத்தாள்கள் - நிருவாகம், வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப் படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. மா. சுந்தரதாஸ், இருக்கையில் இல்லை. திரு. மா. சுந்தரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

பிற்பகல் 12-30

“முத்திரைத் தாள்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 5 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.3,41,30,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

(ஈ) கோரிக்கை எண் 6-பத்திரப் பதிவு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 6, பத்திரப்பதிவு, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகின்றேன். திரு. வே. தம்புசாமி. இருக்கையில் இல்லை.

திரு. வே. தம்புசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது. திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

“பத்திரப் பதிவு பற்றிய 6 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 23,12,69,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(உ) கோரிக்கை எண் 40 - இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 40-இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. எச். எம். ராஜு.

திரு. எச். எம். ராஜு: இல்லை.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எச். எம். ராஜு அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

“இயற்கைச் சிற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு பற்றிய 40 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 40,72,13,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(ஊ) கோரிக்கை எண் 43—எழுது பொருள்-அச்சத் துறை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 43-எழுது பொருள்-அச்சத் துறை. வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. ஜி. பழனிசாமி அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது.

“எழுதுபொருள்—அச்சத் துறை பற்றிய 43 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூபாய் 42,13,06,06,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்

1994 ஏப்ரல் 7]

[பேரவைத் தலைவர்]

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது.

(எ) கோரிக்கை எண் 45- இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 45 இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும். வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்படுகிறது. திரு. மா. சுந்தரதாஸ். இருக்கையில் இல்லை. திரு. மா. சுந்தரதாஸ் அவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டதாக கருதப்படுகிறது.

“இழப்பீடுகளும் ஒதுக்கீடுகளும் பற்றிய 45 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 55,78,96,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்படுகிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

(ஏ) கோரிக்கை எண் 3 - மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம்.

(ஐ) கோரிக்கை எண் 39-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

(ஐ) கோரிக்கை எண் 57-சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்- கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அடுத்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதமும் வாக்கெடுப்பும். மானியக் கோரிக்கை எண் 3, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 13,65,58,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்”

எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 620. திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘நாகை-காயிதே மில்லத் மாவட்டம் திருத்துறைப்பூண்டியிலிருந்து ஆலத்தம்பாடி பொன்னிரை வழியாக ஆலிவலம் ஆண்டங்கரை வரையில் உள்ள 20,000 மக்கள் வசிக்கக் கூடிய ஊருக்கு சோழன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ் விட வேண்டிய அவசியம் குறித்து’ விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 13,65,58,000-ல், ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 649, திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“பூவிருந்தவல்லி, ஆவடி பஸ் டெப்போக்களில் உள்ள மிக மோசமான பேருந்துகளை அகற்றி புதிய பேருந்துகளை வழங்குவது குறித்து” விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம் பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 13,65,58,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கை எண் 39-
சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும். மாண்புமிகு
போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத்
தலைவர் அவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ. 13,89,55,000-க்கு
மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத்
தீர்மானம் எண் 690, திரு. எச். எம். ராஜு.

திரு. எச். எம். ராஜு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘உதகையிலிருந்து ராமேஸ்வரத்திற்கும், ராமேஸ்வரத்திலிருந்து
உதகைக்கும் மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து விட
வேண்டிய அவசியம் குறித்து விவாதிக்க’ நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத்
தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 13,89,55,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 727,
திரு. ஜி. பழனிசாமி.

திரு. ஜி. பழனிசாமி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘நாகப்பட்டினம்-காயிதே மில்லத் மாவட்டம் புதிதாக துவக்கப்பட்ட
மாவட்டமாக இருப்பதால் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாக
பிரித்து நாகையை மையமாகக் கொண்ட போக்குவரத்து கழகம் அமைப்பது
குறித்து’ கொள்கை அளவில் விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத்
தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற
ரூ. 13,89,55,000-ல் ரூ. 100- குறைக்க வேண்டும்.”

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 750 திரு. வே. தம்புசாமி. இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் முன் மொழியப்படவில்லை.

(குறுக்கீடு) இருக்கையில் இல்லையே! கேள்வி கேட்கிற வரைக்கும் இருக்கிறீர்கள்; பேசுவது வரைக்கும் இருக்கிறீர்கள்; மற்றபடி கேள்வி கேட்டவர்கள், பேசியவர்கள் எல்லோரும் போய் விடுகிறார்கள். பேரவைத் தலைவரும், அமைச்சர்களும் தான் உட்கார்ந்திருக்க வேண்டியிருக்கிறது.

மானியக் கோரிக்கை எண் 57, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

பிற்பகல் 12-35

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே,

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ரூ.21,23,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” எனக் கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: வெட்டுத் தீர்மானங்கள். வெட்டுத் தீர்மானம் எண் 770, திரு. சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

‘வேலூரில் உள்ள பி.ஏ.டி.சி. பஸ்கள் பழைய பஸ்களாக உள்ளதால் பயணிகள் சிரமத்திற்குள்ளாவதைத் தவிர்க்க 500 புதிய பஸ்கள் வாங்க வேண்டிய அவசியம் குறித்து’ விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ.21,23,000-இல் ரூ.100 குறைக்க வேண்டும்.”

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகளும், வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவைமுன் விவாதத்துக்கு வைக்கப்பட்டுள்ளன. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விரும்பினால் கூறலாம்.

1994 ஏப்ரல் 7]

* மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகள் தமிழிலும், ஆங்கிலத்திலும் அச்சிடப்பெற்று அவை உறுப்பினர்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. தமிழிலே உள்ள கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளை @ நான் இந்த அவையிலே படித்ததாகக் கருதி அவற்றை அவைக் குறிப்பேட்டிலே பதிவு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் பெருமக்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்த பின்னாலே நான் இறுதியாக என்னுடைய பதிலுரையிலே கருத்துக்களைக் கூறுகிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மானியக் கோரிக்கைகள் மீது விவாதம். ஏறத்தாழ ஒன்பது உறுப்பினர்கள் பேசுவதற்குப் பெயர் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். நேரத்தையும் பார்த்துக் கொள்ளுங்கள். எனவே வேகமாக ஒவ்வொரு உறுப்பினரும் பேசி ஐந்து நிமிடங்களில் முடித்துக் கொள்வது நல்லது; பத்து நிமிடங்களுக்கு மேல் எந்தவகையிலும் மிகக் கூடாது. திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியம் என்பது மிக முக்கியமான மானியம். அந்த மானியத்தின்மீது கருத்துச் சொல்லுகின்ற வாய்ப்பைக் கொடுத்துவிட்டு ஐந்து நிமிஷம், பத்து நிமிஷம் என்று சொல்வது...

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: நான் நேற்றே சொல்லியிருக்கிறேன். நேரத்தினுடைய நிலைமையையும் கருத வேண்டும். பேசுகிற உறுப்பினர்கள் பேசாமல் போய்விடுகிறீர்கள். நானும், அமைச்சர்களும் தான் மூன்று மணி வரையிலேயும் உட்கார்ந்து இருக்கிறோம். எல்லோருக்கும் அல்சர் வந்தாலும் வந்து விடும் போல இருக்கிறது. பத்து நிமிடங்களில் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த தங்களுக்கும், காங்கிரஸ் பேரியக்கத்திற்கும் நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

ஒரு நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு இன்றியமையாதது போக்குவரத்து. ஒரு மனிதனுக்கு இரத்த நாளங்கள் நன்றாக இருக்க வேண்டியது எவ்வளவு அவசியமோ அதுபோன்று நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு

@ 693-757-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு I மற்றும் II ஆக அச்சிடப்பெற்றுள்ளன.

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

சாலைகளும், அதனைச் சேர்ந்த போக்குவரத்தும் மிகவும் அவசியம் என்பது அனைவரும் அறிய வேண்டிய ஒன்றாகும்.

தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1994-ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் காரணமாகத் தமிழக அரசுக்கு சுமார் அறுபது கோடி ரூபாய் இழப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று மாண்புமிகு நிதியமைச்சர் நாவலர் அவர்கள் இங்கே அறிவித்துள்ளார்கள்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், நிதிநிலை அறிக்கையில் பஸ்களுக்கு அதிகமாக வரியை உயர்த்தியுள்ளார்கள். பஸ்களுக்கு அதிகமான வரியை உயர்த்தியதன் பயனாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சுமார் 15 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகின்ற ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. என்ன காரணத்தினாலே நாவலர் அவர்கள் அரசாங்கத்தினுடைய பஸ்களுக்கு வரி உயர்த்தி உள்ளார்கள் என்பது தெரியவில்லை. நாவலர் அவர்களுக்குப் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் மீது என்ன கோபமோ தெரியவில்லை. அந்த வரி உயர்வினைச் செய்துள்ளார்கள். உடனடியாக அரசாங்கம் பஸ்களுக்கு விதிக்கப்பட்டிருக்கிற வரி உயர்வை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, கஷ்டமான சூழ்நிலையிலும் தமிழகத்திலே அண்டை மாநிலத்தைவிட ஒரு கிலோமீட்டருக்கு மிகக் குறைவாக 14 காசு கட்டணம்தான் வசூலிப்பதாகக் கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கின்றார்கள். அதுமட்டுமல்ல, பல்வேறு சமூக நலப் பணிகள் ஆற்றுவதாகவும் கொள்கைக் குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படியிருந்தம்கூட நஷ்டத்திலே இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. மத்தியத் திட்டக் குழுவிடம் வருகிற ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீடு பற்றி விவாதிக்கும்பொழுது நிதி ஆதாரங்களைத் திரட்டுகின்ற முயற்சியில் தேச உடைமையாக்க போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அரசு மேலும் முதலீடு செய்வது இல்லை என்று நாம் கூறிப் பணம் பெற்றிருக்கிறோம். அதற்குப்பிறகும் இரண்டு புதிய போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். தொடர்ந்து நஷ்டத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடப்பதால் புதிய போக்குவரத்துக் கழகமோ அல்லது தனியார் பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்குவதோ தவிர்க்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-40

அதேபோன்று, தமிழகத்திலே 18 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன. அவை பெரும்பாலும் நஷ்டத்திலேதான் இயங்கி வருகிற

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

குழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்கு அடிப்படைக் காரணம் என்ன என்பதை அலசி ஆராய்ந்து பார்க்கிறபோது பல்வேறு காரணங்களை நாம் சொல்ல முடிகிறது. குறிப்பாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நிர்வாகத் திறமையின்மை; நிர்வாக உயர் பதவிகளுக்கு அதிக நபர்களை வேலையில் அமர்த்துவது. உதாரணமாக, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் தலைவராக, மிக உயர்ந்த அந்தஸ்தில் இருக்கிற காவல்துறை அதிகாரியை நியமித்துள்ளீர்கள். அதனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு என்ன லாபம் என்பது யாருக்கும் தெரியவில்லை. ஆனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மட்டும், அவராலே பல லட்சம் ரூபாய்கள் சம்பளமாகவும் மற்றும் படிசூலாகவும் இழப்பு ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அப்படி உயர் பதவியிலே இருக்கிற போலீஸ் அதிகாரிகளை எல்லாம் நீக்கிவிட்டு, நல்லவர்களை இங்கே நியமிக்க வேண்டும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்கு நான் பதில் சொல்லிவிட்டால், பிறகு சுலபமாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நஷ்டத்திலே இயங்குவதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. அது மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். வளர்ந்து வருகின்ற சென்னைப் பெருநகரத்தில், பொதுவாக 30 கிலோ மீட்டருக்கு மேலே, நகரப் பேருந்துகளை இயக்குவதில்லை. ஆனால், 42 கிலோ மீட்டர் வரையிலும் நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய குழ்நிலை இருக்கிறது என்பதை மறந்துவிடக் கூடாது. முதலிலே பேருந்துக் கழகங்களைத் துவக்குகிறபோது, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பணியாளர்களின் வயது வரம்பைப் பார்க்கிறபோது, வயது முதிர்ந்தவர்கள்தான் பணியாளர்களாக, பல பேர் இருந்தார்கள். சம்பள உயர்வும் இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல; பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இன்றைக்கு மாணவர்கள் மட்டும் நாள்தோறும் பல லட்சம் பேர் இலவசமாகப் பயணம் மேற்கொள்கிறார்கள் என்பதையும் நீங்கள் மறந்துவிடக் கூடாது. இவையெல்லாம்தான் காரணமாக இருக்கிறதே தவிர, ஒரு அதிகாரியை நியமித்ததால் மட்டும், அதிலே பெரும் நஷ்டம் ஏற்பட்டு விடுகிறது என்று கூறுவது, சரியானதாக இல்லை. (குறுக்கீடு)

[1994 ஏப்ரல் 7]

திரு. சி. ஞானசேகரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன். ஏன் போலீஸ் அதிகாரியை நியமித்தீர்கள் என்பதற்கு அவர் நேரடியாகப் பதில் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சி. ஞானசேகரன், வேண்டாம். சுதர்சனம் பேசிக்கொண்டுள்ளார். நீங்கள் உட்காருங்கள். திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உலக வங்கியிலே கடன் பெற்று, ஆயிரம் புதிய பஸ்களை இந்த ஆண்டு விட்டிருக்கிறீர்கள். அப்படி இருந்தும் கூட, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற பஸ்களிலே பயணம் செய்வதற்கு மிகவும் கஷ்டமான சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதனால், இன்னும் கடன் பெற்றாவது, அதிகமான அளவுக்கு புதிய பஸ்களை நல்ல முறையிலே இயக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல; பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உதிரி பாகங்களை வாங்குவதிலும் ஏதோ சில முறைகேடுகள் நடைபெற்றதாகத் தெரிகிறது. உதாரணமாக, ஸ்பிரிங் பிளேட்டுகள், டன் ஒன்றிற்கு 27 ஆயிரம் ரூபாய்க்குத்தான் நமது பக்கத்திலே இருக்கிற அண்டை மாநிலமான கேரளாவிற்கு சப்ளை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நாம் 38 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அது ஏன் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெளிவுபடுத்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில், அதிலே பணியாற்றுகிற பெரிய பொறுப்பிலே உள்ளவர்கள் நிர்வாகத் திறமையின்மை காரணமாக, பெரும் நஷ்டத்திற்கு உள்ளாகியிருக்கிறது அக்கழகம். உதாரணத்திற்கு 1992-93 ஆம் ஆண்டு அறிக்கையிலுள்ள செயல்பாட்டை உணர்த்தும் குறிப்பு விவரங்களின்படி, ஓடாத பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 37 ஆகும். ஆனால், கடந்த ஆண்டுகளில் 1990-91 ஆம் ஆண்டு, 1991-92 ஆம் ஆண்டு முறையே 23 பேருந்துகள், 16 பேருந்துகள் என மிகக் குறைவாகத்தான் இருந்தது. ஏன் இந்த நிலைமை என்பதை அமைச்சர் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். மேலும், கட்டுப்படியாகாத வழித்தடங்கள், சராசரியாக 1992-93 இல் 163 ஆக அதிகரித்து உள்ளன. ஆனால், 1990-91 மற்றும் 1991-92 முறையே 122 ஆகவும், 120 ஆகவும் மட்டுமே இருந்தன. மேலும், ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் மாற்றுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 8 சதவிகிதத்திற்கு மிகாதவாறு பார்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நிர்வாகம்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

உத்தரவிட்டிருந்தம்கூட, 30.10.1993 வரை, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மாற்றுப் பேருந்துகள் 15 சதவிகிதமாக இருந்தது; அப்படி 15 சதவிகிதமாக இருந்தம்கூட, பல்வேறு நேரங்களில் சரியான முறையில் வண்டிகளை இயக்காத காரணத்தினால், பல்வேறு வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்காத காரணத்தினால், அரசுக்கு பல லட்சக் கணக்கான ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டது, இதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திலே கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அது மட்டுமல்ல; ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அதிக அளவிலே... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஸ்பிரிங் பிளேட்டுகள் வாங்கியது 27 ஆயிரம் என்ற தவறான புள்ளிவிவரத்தை யாரோ உங்களுக்குத் தந்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். அண்டை மாநிலத்திலே 27 ஆயிரம் ரூபாய்; இங்கே வாங்கியது 38 ஆயிரம் என்ற புள்ளிவிவரம் சரியான புள்ளிவிவரம் அல்ல. இங்கே அண்டை மாநிலத்தைக் காட்டிலும் குறைந்த விலையிலேதான் வாங்குகிறோம். ஸ்பிரிங் பிளேட்டாக இருந்தாலும் சரி; டயராக இருந்தாலும் சரி; உதிரி பாகங்களாக இருந்தாலும் சரி; அவற்றின் உழைப்புத் தன்மையைப் பார்க்கிறபோது, எல்லா மாநிலங்களைக் காட்டிலும் நம்முடைய மாநிலத்திலே இருப்பவைதான் உயர்ந்திருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 12-45

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி இங்கே ஒன்றைக் குறிப்பிட்டார். அதை உங்களிடத்திலே விளக்கித்தான் ஆக வேண்டும். நமது திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நாம் பேருந்துகளை இயக்குகின்றபோது, காலை நேரங்களிலே பல பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலையிருக்கிறது. இன்றைக்குக்கூட நம்முடைய மேட்டூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஒரு கோரிக்கையை வைத்தார். பகல் நேரங்களிலே இயங்கிக்கொண்டிருந்த பேருந்துகளை நீங்கள் நிறுத்திவிட்டீர்களே என்று கேட்டார். அதற்கு நான் அவர்களிடத்திலே சொன்னேன்: மேட்டூரிலிருந்து சென்னை வருபவர்கள் 10 பேர்தான். 10 பேருக்கு எவ்வளவு வசூலிக்கப்படுகிறது என்றால் 54 ரூபாய் ஒருவருக்கு என்று சொன்னால், 540 ரூபாய்க்கு மேட்டூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமென்று சொன்னால், இந்தப் போக்குவரத்துக்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

கழகம் எப்படி லாபத்தை ஈட்ட முடியும் என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே, ஒருபுறத்திலே விரைவுப் பேருந்துகளுடைய கட்டணத்தை உயர்த்துகிறபோது, மக்கள் எதிர்க்கிறார்கள். ஆனால், அதே நேரத்தில் பகலிலும், அந்தப் பேருந்துகள், அவர்களுடைய ஊரிலேயிருந்து சென்னைக்கு வர வேண்டுமென்று விரும்புகிறார்கள். ஆகவே, தொலை தூரப் பயணங்களை பகல் நேரங்களிலும் செய்ய வேண்டும், இரவு நேரங்களிலும் செய்ய வேண்டும் என்பது எப்படிச் சாத்தியக்கூறாகும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே, இந்தப் பேருந்துக் கழகத்திலே அந்த முறையை இப்பொழுது நாங்கள் மாற்றி அமைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே, எந்தெந்த வழித்தடங்களிலே பகல் நேரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் குறைந்த வசூல் ஆகிறதோ, நம்முடைய ரேஷ்யோ இருக்கிறதே, ஒரு அளவிற்கு, 60 சதவீதத்திற்காவது வசூலாகாத தடங்களையெல்லாம் நாங்கள் மாற்றியமைப்பதற்கு சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இந்த முறை தொடருமேயானால், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே பேருந்துகள் இயக்குவது அவ்வளவு சலபமான காரியமாக இருக்காது என்ற அடிப்படையிலேதான், அரசு இப்பொழுது அதற்குத் தேவையான நிதிகளைத் தந்து நல்ல பேருந்துகளாக நாங்கள் மாற்றிக் கொண்டிருக்கிறோம். இது படிப்படியாக சீரமைக்கப்பட்டு நாங்கள் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய நல்ல யோசனை காரணமாக இன்றைக்கு பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. சுதர்சனம், ஒரு நிமிடத்தில் பேசி முடித்துக் கொள்ளுங்கள். இப்பொழுது 12.47 ஆகிறது. (குறுக்கீடு) இல்லை. திரு. எச். எம். ராஜு பேச இருக்கிறார். அவர் பேசுவார். (குறுக்கீடு) திரு. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம்: அதுமட்டுமல்லாமல் ஒரு பக்கத்திலே அதிக அளவிலே மாற்றுப் பேருந்துகள் இருந்தும், இன்னொரு பக்கத்திலே கட்டுப்படியாகாத வழித்தடங்களிலே பேருந்துகளை இயக்குகின்றதால் அரசுக்கு 10 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது என்று தெரியவருகிறது. அரசு அதைத் தீர்க்கத் தேவையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அது மட்டுமல்லாமல் பேருந்துப் பணியாளர்கள் நிலையை எடுத்துக் கொண்டால், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 10 சதவீதம் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால், பணியாளர் சதவீதம் 1990-91 ஆம் ஆண்டில் 10.61 சதவீதமும், 1991-

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

92 ஆம் ஆண்டில் 10.21 சதவீதமும், 1992-93 ஆம் ஆண்டில் 11.70 சதவீதமும் அதிகரித்துள்ளது. இப்படி வரம்புமீறி பணியாளர்கள் இருந்தும் போதுமான ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள் இல்லாமல், இப்போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 15 இலட்சம் கிலோ மீட்டர் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது கண்கூடாகத் தெரிய வருகிறது. இதனால் அரசின் பங்குத் தொகை, அதற்கு ஈடான இழப்பு விகிதாச்சாரங்கள் அதிகரித்துள்ளன. 1991-92 ஆம் ஆண்டின் பங்குத் தொகைக்கு 3.29 சதவீதமும் இழப்பாக இருக்கிறது. ஆனால், 1990-91-இலே 0.29 சதவீதமும், 1991-92-இலே 0.35 சதவீதமும் ஆக இருந்தது. ஆனால் கடந்த ஆண்டு மட்டும் இந்தப் பங்குத் தொகை இழப்பு விகிதாச்சாரம் அதிகரித்ததன் விளைவாக சுமார் 936.37 இலட்சம் ரூபாய் இப்போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டுள்ளது. இதை யாரிடமிருந்து ஈடுகட்டப் போகிறீர்கள் என்பது தெரியவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே கூறியுள்ளது போல், இப்போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயுள்ள பெரிய அதிகாரிகள் அவர்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு அளிக்கும் சில சலுகைகள் இப்போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பெரும் பாதகம் ஆகிவிடுமோ என்று எண்ணுகிறேன். உதாரணமாக, இந்தக் கழகத்தின் பட்டயக் கணக்கர்கள் அறிக்கையின்படி கடைகள் நடத்த உரிமை பெற்றவர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட வருமானத்தில் 14.94 இலட்சம் நடப்புக் கணக்கில் சேர்க்கப்பட்டும், உரிமம் பெறாதவர்களால் இத்தொகை செலுத்த மறுக்கப்பட்டதால், இத்தொகை கிடைக்கப்பெறவில்லை என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. ஏன் இந்தத் தொகை வசூல் செய்யப்படவில்லை? வசூல் செய்வதற்குத் தடையாக இருப்பவர்கள் யார்? அவர்கள் மீது அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதேபோன்று இன்னொரு உதாரணத்தையும் கூற விரும்புகிறேன். திருச்சியில் உள்ள திருவள்ளூர் போக்குவரத்துப் பேருந்து நிலைய விஸ்தரிப்புக்குத் திட்டமிட்டு, பேருந்து நிலையத்திற்கு அருகிலுள்ள சில நிலப் பகுதியைக் கையகப்படுத்தி, 18.60 இலட்சம் ரூபாயில் வேலை துவங்கப்பட்டும், இடையில் நகராட்சி அதிகாரிகளுக்கும், போக்குவரத்துக் கழக அதிகாரிகளுக்கும் இடையில் ஒருங்கிணைப்பு இல்லாததால், மேற்கொண்டு வேலைகளை முடிக்க முடியாமல், அந்த விஸ்தரிப்பு வேலை அப்படியே நின்றுவிட்டது. அதனால் பயணிகள் அசௌகரியம் ஒரு புறம் இருக்க, போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு மிகப் பெரிய நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பேருந்து நிலைய விரிவாக்கத்திற்குத் தேவையான நிலம் கிடைக்கிறதா, பணி செய்ய முடியுமா என உறுதி செய்யாமல்

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

இத்திட்டத்திற்கு செலவிடப்பட்ட தொகை 14.56 இலட்சம். இதை யாரிடமிருந்து வசூல் செய்யப்போகிறீர்கள்; அல்லது நகராட்சி, வருவாய்த் துறை அதிகாரிகள் மீது அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் விளக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 12-50

அதேபோன்று வளர்ந்து வரும் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி காரணமாய் கடலூர், நாகப்பட்டினம் துறைமுகம் விரிவாக்கப்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. வருகிற காலங்களில் தஞ்சை, நாகை-காயிதே மில்லத் மாவட்டங்களில் இரால் ஏற்றுமதி அதிகரிக்க வாய்ப்புள்ளது. எண்ணெய் வளம் அதிகமாக உள்ளதால் பெரும் தொழில்கள் பல அந்தப் பகுதியில் வர வாய்ப்புள்ளது. ஆகவே கடலூர், நாகப்பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்களை, சென்னை, தூத்துக்குடி போன்று மிகப் பெரிய துறைமுகங்களாக ஆக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே அந்த விரிவாக்கப் பணிகளைத் தமிழக அரசு செய்யவேண்டும். நிதிநிலை சரியில்லை என்று சொன்னால் மத்திய அரசிடம் இந்த இரண்டு துறைமுகங்களையும் ஒப்படைத்து இந்தத் துறைமுகங்களில் விரிவாக்கப் பணி நடப்பதற்குரிய நடவடிக்கைகளை நமது தமிழக அரசு எடுக்க முற்படவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோன்று சாலைப் போக்குவரத்து இன்றைக்கு அதிகமாக உயர்ந்து உள்ளதால் சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கு 10 மணி நேரத்திலே போக்கூடிய பறக்கும் படகுகளை விடுவதற்கு அரசு ஆவன செய்யவேண்டும். அதற்காக வெளிநாட்டு உதவியையும் பெற்று பறக்கும் படகுகளை விடுவதற்கு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: சீக்கிரம் பேசி முடியுங்கள்.

திரு. டி. சுதர்சனம் : மண்டலப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் காலம், காலமாக பல்வேறு முறைகேடுகள் நடந்துவருவதை நாம் அறிவோம். எடுத்துக்காட்டாக வண்டி ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதில் நடக்கும் தவறுகளைச் சொல்லலாம். வண்டியை முறையாக ஓட்டத் தெரியாதவர்களுக்கு பேருந்துகளை ஓட்ட உரிமம் வழங்கப்படுகிறது. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அரசாங்கமே பேருந்துப் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஏற்படுத்தி 2 மாத காலம் அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்து உரிமம் வழங்கப்பட வேண்டும்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. டி. சுதர்சனம்]

லாரிகள் தகுதிச் சான்றிதழ் பெறுவதற்கு, அதாவது பிட்னஸ் சர்ட்டிபிகேட் பெறுவதற்கு ஒருநாள்தான் தற்போது அவகாசம் தருகிறோம். தவறினால் அபராதம் விதிக்கிறார்கள். அதற்காக ஆர்.டி.ஓ. மீது குறை சொல்லிப் பயன் இல்லை. மாகக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்தின் மூலமாகப் புகைபோக்கிகளைக் கவனித்து 50 ரூபாய் செலுத்தி சான்றிதழ் பெறவேண்டும் என்ற விதி உள்ளது. ஆனால் புகை அதிகமாக வரும் வண்டிகளுக்குக் கூட 250 ரூபாய் கொடுத்தால் மாகக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்திலிருந்து சான்றிதழ் பெற முடிகிறது. எனவே இந்த மாகக் கட்டுப்பாட்டு வாரியத்திலிருந்து சான்றிதழ் பெறவேண்டும் என்ற நிலையை நீக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதிய வண்டிகளைப் பதிவு செய்கிறார்கள். அப்படிப் பதிவு செய்கிற போது முன்பெல்லாம் ஆர். சி. புத்தகங்கள் வழங்கிக்கொண்டிருந்தார்கள். இப்போது ஆர். சி. புத்தகம் வழங்குவதில்லை. பேப்பரிலே ஆர். சி. புத்தகத்தை வழங்கிவிடுகிறார்கள். அந்த முறையை மாற்றி முன்பிருந்தது போல் ஆர். சி.புத்தகம் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : போதும். 15 நிமிடம் எடுத்துக் கொண்டீர்கள். இத்துடன் முடித்துவிடுங்கள். (குறுக்கீடு) மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகிறபோது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகமாக இயங்குகிற திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கின்ற நஷ்டம் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். 1980-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1990-ஆம் ஆண்டு வரையிலும் டீசல் விலை 10 பைசா, 20 பைசாவுக்கு மேலே ஏறியதாக சரித்திரமே இல்லை. சில ஆண்டுகளிலே குறைந்தும் கூட இருக்கிறது. 1990-லே இருந்து இதுவரையிலும் எடுத்துக்கொண்டால் 68.47 சதவீதம் டீசல் விலை மட்டும் ஏறி இருக்கிறது. அதை மறந்துவிடக்கூடாது. அதேபோல் மசகு எண்ணெய் எனப்படும் Lubricant ஆயில் 25.20 சதவீதம் ஏறி இருக்கிறது. அதேபோல் டயர், ட்யூப் பொறுத்தவரையில் 6.6 சதவீதம் ஏறி இருக்கிறது. அதேபோல் ஊதிய ஒப்பந்தத்தில் 29.40 சதவீதம் ஏறியிருக்கிற காரணத்தால்தான் இதுபோன்ற இழப்புகள் ஏற்பட்டிருக்கிறதே தவிர நீங்கள் சொல்கிற குறைச் சாட்டுகள் எதுவும் சரியானதல்ல. அதேநேரத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுகிறபோது திருவள்ளூர்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்துக் கழகத்தின், திருச்சியில் இருக்கின்ற பணிமனை பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அதை 1983 ஆம் ஆண்டில் கட்டுகின்றபோதே அதனுடைய அமைப்புகள் சரியாக இல்லை என்று வல்லுநர்களால் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே பேருந்துகளை நிறுத்துவதற்குச் சாத்தியக்கூறுகள் இல்லாத காரணத்தாலே அதை மாற்றுவதற்கு நாம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே அதன் அடிப்படையில்தான் அந்தப் பணிகள் இன்றைக்கு நடைபெறாமல் இருக்கிறதே தவிர நகராட்சிக்கும் எங்களுக்கும் ஏற்படுகிற இடர்ப்பாடுகள் காரணமாக என்று சொன்னது தவறு என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வேண்டாம். நேரம் ஆகிவிட்டது. (குறுக்கீடு) சரி, கடைசியாக ஒரே ஒரு நிமிடம், பேசி முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. டி. சுதர்சனம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய தொகுதியான பூவிருந்தவல்லியில் சிறப்பு நீதிமன்றம் அமைந்திருக்கிறது. அந்த நீதிமன்றம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால் போக்குவரத்து பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. பேருந்துகள் 3 கிலோ மீட்டர் சுற்றி வருகின்றன. ஏற்கெனவே போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சென்ற சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரின்போது பேருந்துகள் எல்லாம் பேருந்து நிலையத்திற்கு வந்து போக ஏற்பாடு செய்வதாக உறுதி அளித்தார்கள். ஆனால் அவர் ஏற்பாடு செய்திருந்தபடி இரண்டு, மூன்று தினங்கள்தான் அந்தப் பேருந்துகள் பேருந்து நிலையத்திற்கு வந்து சென்றன. அதற்குப் பின்னால் பேருந்துகள் வர முடியாத சூழ்நிலை காரணமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் துன்பப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதனால் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளாக இருந்தாலும், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளாக இருந்தாலும் அத்தனை பேருந்துகளும் பேருந்து நிலையத்திற்கு வந்து, அங்கிருந்து திரும்பிச் செல்வதற்குரிய ஏற்பாட்டைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பூவிருந்தவல்லியில் இருக்கிற பேருந்து பணிமனைகளில் உள்ள பேருந்துகள் பல்வேறு காலகட்டங்களாக நல்லமுறையில் இல்லை. அதையும் மாற்றியமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பூவிருந்தவல்லியிலும், ஆவடியிலும் இருந்து பல்வேறு இடங்களுக்குப் பேருந்துகள் விடவேண்டும். ஏனென்றால், சென்னைக்குப் பக்கத்திலே இருக்கிறது பூவிருந்தவல்லி. ஆகவே பட்டுக்கோட்டை அழகிரி

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. டி. சுதர்சனம்]

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பெரிய பணிமனைகளைத் துவக்கி தொலைதூர பஸ்களை, சென்னைக்கு வராமலே அங்கேயிருந்து விடுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு பேச வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. எம். சி. தாமோதரன்.

பிற்பகல் 12-55

*திரு. எம். சி. தாமோதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது பேசும் வாய்ப்பினைத் தந்த மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கும், தங்களுக்கும் என் நன்றியினை வணக்கத்துடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஒரு நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சிக்கும், பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் மிகவும் இன்றியமையாத சாதனமாக இருப்பதே போக்குவரத்துத் துறை தான். இத்துறை சிறந்து பராமரிக்கப்படும்போதுதான் மாநிலம் விரைந்து முன்னேறுகிறது என்று சொல்லலாம். அந்த வகையிலே மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் அரசு தமிழகத்தில் பீடு நடைபோட்டு வளர்ந்து வருகிறது என்று சொன்னால் மிகையில்லை...

இவ்வாறு நமது தமிழகத்தில் 19 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகச்சிறப்பாகச் சேவை புரிந்து வருகின்றன. வியாபார நோக்கமின்றி “மக்கள் சேவையே மகேசன் சேவை” எனப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் செயல்பட்டு வருவது மிகவும் பாராட்டுக்குரியதாகும். இந்தியாவிலுள்ள அனைத்து மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது தமிழ்நாட்டில்தான் பேருந்துக் கட்டணம் குறைவாக உள்ளது என்பதை மாற்று முகாமில் இருப்பவர்கள்கூடப் பாராட்டுகின்றனர். பல்வேறு நிலைகளில் மத்திய அரசு டீசல் விலையை உயர்த்திவருகிறது என்றாலும், நம்முடைய மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் 1993 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 1-ஆம் தேதி முதல் பயணக் கட்டண விகிதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பிறகும் கூட தமிழ்நாட்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயணக் கட்டணங்கள் நாட்டிலேயே மிகவும் குறைந்த அளவாக இருக்கிறது என்று சொன்னால், இவை மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களின் சாதனையே.

[திரு. எம். சி. தாமோதரன்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

இவ்வாறு 19 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில், டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம், மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றை அரசு கண்டிடுக்கிறது. இதற்கும் மேலாக திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து மாண்புமிகு இதய தெய்வம் தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய திருநாமத்தைத் தாங்கிய ஜெ. ஜெ. போக்குவரத்துக் கழகம், இப்போது நமது மாநிலத்தின் பல்வேறு நகரங்களிலிருந்து அண்டை மாநில முக்கிய நகரங்களான திருப்பதி, பெங்களூர், திருவனந்தபுரம் ஆகிய நகரங்களுக்கு மிகச் சிறப்பாகச் சென்று வருகிறது. இவை மிடுக்கான தோற்ற அமைப்புடன் நவீன வசதியுடன் வடிவமைக்கப்பட்டு 39 இருக்கைகள் கொண்ட பேருந்தாகும். இந்தப் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி ஜெ. ஜெ. பேருந்தை பொதுமக்கள் 'ஜாய்' 'ஜாய்' என்று ஜாய்புல் ஆக அண்டை மாநிலங்களுக்கு குறைந்த கட்டணவிகிதத்தில் சென்று வருவதை நம் மக்கள் ஜே-ஜே-எனப் பார்த்துக்கொண்டு இருக்கின்றார்கள். வெளிமாநிலத்திலேயிருந்தும் அரசுப் பேருந்துகள் நம் மாநிலத்திற்கு வருகின்றன. இவற்றையும் நம் பேருந்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது நம்மைப் பாராட்டாதவர்களே இல்லை என்று சொல்லலாம். இப்பேருந்தில் பயணம் தொலைதூரமாக இருப்பதால், பயணிகளுக்குச் சிறுநண்டி வசதி, பசித்திடும் பச்சிளங்குழந்தைகளுக்குப் பால் கொடுத்துப் பராமரிப்பது, முதியவர்களுக்கு குப்பு கொடுக்கப்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட ஒரு சிறந்த நிலையிலே பராமரிக்கப்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற இந்த ஜெ. ஜெ. போக்குவரத்துக் கழகம் மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இப்படிச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்ற இந்தப் பேருந்தில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரும் இலவசமாகப் பயணம் செய்து அதனுடைய சிறப்பை உணருமாறு, எங்களுக்கு உணர்த்திட வேண்டும் என்று அன்போடு நான் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மத்திய அரசு நடத்தி வரும் தொலை தூர ரெயில் வண்டிகளில்கூட கேட்டரிங் போன்று ஒப்பந்தக்காரர்கள் கொடுத்து வருகின்ற சிறுநண்டிபோல நமது பேருந்திலேயும் கொடுத்துக் கொண்டிருப்பதை மிகப் பாராட்டியாகவேண்டும். அதே போல வருடம் தோறும் ரெயில்வே பட்ஜெட்டிலே ரெயில்வே கட்டணத்தை உயர்த்தி வருகின்றார்கள். ஆனால் டீசல் விலை உயர்ந்தாலும் நமது பேருந்துக் கட்டணம் ஆண்டுதோறும் உயர்த்தப்படுவதில்லை. இதற்காக மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு நடுத்தர, ஏழை மக்களின் சார்பாக நாம் நன்றி

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எம். சி. தாமோதரன்]

சொல்லக் கடமைப்பட்டவர்களாக இருக்கிறோம். எவ்வளவோ நிதி நெருக்கடியிலே பேருந்துக் கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் தாங்களாகவே நிதிச் சுமையைச் சுமந்திருக்கிறார்கள் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள். இப்படிப் பேருந்துக் கட்டணம் குறைவாக இருந்து சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருந்தாலும் பல்வேறு சூழ்நிலைகளில் அரசின் முன்னெச்சரிக்கை நடவடிக்கையாக அரசியல் கட்சித் தலைவர்கள் கைது செய்யப்படுகிறார்கள், அப்படிக் கைது செய்யப்படுகின்றபோது அரசியல் கட்சியினுடைய போராட்டங்களின்போது, சில சமூக விரோதிகளால் தாக்க அவர்கள் கவனத்திற்கு வருவது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள்தான். இப்படி, போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் கல் எறிக்கு உள்ளாக்கப்படுகின்றன. சில சமயங்களில் தீக்கு இரையாக்கப் படுகின்றன. சில நாட்களுக்கு முன் கைது செய்யப்பட்ட பாட்டாளி மக்கள் கட்சித் தலைவருடைய தொண்டர்கள் என்ற பெயரில் சில சமூக விரோத சக்திகள் புதரில் மறைந்து இருந்து தாக்குவதும், தீப்பந்தங்களைப் பேருந்துகளிலே எறிந்து பேருந்துகளுக்கும், பயணிகளுக்கும் உயிர்ச் சேதத்தை ஏற்படுத்துவதும் போன்ற சில மக்கள் விரோத செயல்கள் செய்து வன்முறை செயலைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி வன்முறையைத் தூண்டுபவர்கள் மற்றும் வன்முறைக்கு ஆதரவாக இருப்பவர்கள்மீது மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கடுமையான நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று இத்தருணத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-00

ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் நடைபெறுகின்ற முக்கிய திருவிழாக் காலங்களிலே சிறப்புப் பேருந்துகள், போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் விடப்படுகின்றன. இப்படி சிறப்புப் பேருந்துகள் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் விடப்படுவதன் மூலம் மக்கள் நலன் கருதி விடுகின்ற பேருந்துகள் இன்றையதினம் மக்களால் மிகவும் பாராட்டப்படுகின்றன. 1000 நபர்கள் வாழும் ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் பேருந்துகள் விடப்படும் என்று கொள்ளை முடிவு எடுத்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. கிராமச் சாலைகளில் பேருந்துகள் விடப்படும்போது டீசல் சிக்கனம், என்ஜின் ஆயில் சிக்கனமாக மிகச் சிறப்பாகக் கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது என்ற வகையிலே எங்களது தென்னாற்காடு ஒருங்கிணைந்த மாவட்டத்தில் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிற தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 1993 ஆம் ஆண்டு, முதல் பரிசைப் பெற்றிருக்கிறது. சாலைப் போக்குவரத்துக் குழுமத்தால் இந்தப் பரிசு தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு

[திரு. எம். சி. தாமோதரன்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வாறு 1982 ஆம் ஆண்டு முதல் தேசிய உற்பத்தித் திறனுக்குண்டான தேசிய விருதைப் பெற்றிருக்கிறது. 1983 ஆம் ஆண்டு தேசிய உற்பத்தித் திறனுக்கு உரிய பரிசு இந்தியத் துணை ஜனாதிபதியால் வழங்கப்பட்டது.

1984 ஆம் ஆண்டு தேசிய உற்பத்தித் திறனுக்கான பரிசு பாரதப் பிரதமர் அவர்களால் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. 1987-லே பரிசு பெற்றிருக்கிறது. 1988 ஆம் ஆண்டு பரிசு பெற்றிருக்கிறது. 1990 ஆம் ஆண்டு பரிசு பெற்றிருக்கிறது. 1993 ஆம் ஆண்டு உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு என்று அதிக அளவில் வேலைவாய்ப்பு அளித்தமைக்காக தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு ஜனாதிபதி அவர்களால் பரிசு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி, போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே மிகச் சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகமாகத் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் எங்களது மாவட்டத்திலே மிகச் சிறப்பாகச் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. எம்முடைய நெல்லிக்குப்பம் தொகுதியில், நெல்லிக்குப்பம் நகரில் நகராட்சியின் மூலம் அமைக்கப்பட வேண்டிய பேருந்து நிலையம் நிதிநிலை இன்மை காரணமாக அமைக்கப்படவில்லை இதுநாள் வரையில். எனவே, தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலம் அங்கே நெல்லிக்குப்பம் நகரில் ஒரு பேருந்து நிலையம் அமைத்துத் தர வேண்டுமென்று இத்தருணத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பண்ருட்டியிலிருந்து கடலூருக்கு கல்லூரி மாணவியர்களும் மகளிர்களும் செல்வதற்கு காலை 9 மணிக்கும், கடலூரிலிருந்து திரும்புவதற்கு மாலை 4 மணிக்கும் மகளிர் சிறப்புப் பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பண்ருட்டியிலிருந்து நடுவீரப்பட்டு வழியாக ...

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கடலூரிலிருந்து பண்ருட்டிக்கு சிறப்புப் பேருந்துகள் விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 15 நாட்களுக்குள் அந்தச் சிறப்புப் பேருந்து விடப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. எம். சி. தாமோதரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு எனது தொகுதியின் சார்பாக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பண்ருட்டியிலிருந்து

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எம். சி. தாமோதரன்]

நடுவீரப்பட்டு வழியாக குறிஞ்சிப்பாடிக்கு சாதாரண நிலை பேருந்து இயக்கிட வேண்டுமென்று இத்தருணத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சென்னை-திருச்சி நெடுஞ்சாலையிலே ஒவ்வொரு 100 கிலோமீட்டருக்கும் போக்குவரத்துக் கண்காணிப்புக் குழுமம் அமைக்கப்பட்டு, எதிர்பாராமல் ஏற்படும் விபத்து, பழுதுபட்ட வாகனங்களை அகற்றிவிடும் பிரத்யேகக் கருவியுடன் கூடிய வாகனம், விபத்துக்குள்ளான பயணிகளை உடனுக்குடன் அருகிலுள்ள ஆஸ்பத்திரிக்கு அழைத்துச் செல்ல முதலுதவியுடன் கூடிய ஆம்புலன்ஸ் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தி பராமரிப்பு செய்திட வேண்டும் என இத்தருணத்திலே மாண்புமிகு இதய தெய்வம் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எத்துணை நிலையிலும் சிறப்பு வாய்ந்த மானியக் கோரிக்கையினை வாழ்த்தி, வரவேற்று அமர்கிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு.

பிற்பகல் 1-05

திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு : மாண்புமிகு கண்ணியம் மிக்க பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எனது பணிவான வணக்கம். போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின்மீது பேசுவதற்கு நல்லதோர் வாய்ப்பையும், இந்த மாமன்றத்தில் எங்களைப் போன்ற சாதாரண சாமானியர்களை எல்லாம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகக் கொண்டு வந்து, வாய்ப்பைக் கொடுத்து, நாம் நாஸ்தோறும் வணங்குகின்ற நடமாடும் தெய்வம், இதய தெய்வம், பொன் மாதா, புனிதத் தாய், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இருக்கும் திசை நோக்கி நான் வணங்கி, ஒருசில வார்த்தைகள் பேசுவதை நான் பெருமையாகக் கருதுகிறேன். இன்றையதினம் எதிர்க்கட்சி நண்பர், மரியாதைக்குரிய திரு. சுதர்சனம் அவர்கள் பேசும்போது ஒருசில வார்த்தைகளைக் குறிப்பிட்டார்கள்.

தமிழகத்திலே இயங்கிக் கொண்டிருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பற்றிப் பேசுகிறபோது நாம் பேசவில்லை. இந்திய அரசே பேசுகிறது. ஏன், அவர்கள் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் பேரியக்கத்தைச் சார்ந்த மத்திய அரசே தமிழகத்தினுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களினுடைய சிறப்பைப் பாராட்டி சுமார் 7 விருதுகளைத் தந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இது யாருடைய ஆட்சி ? எந்த அமைச்சருடைய சாதனை என்பதைத்தான் உங்கள் மத்தியிலே என்னுடைய கேள்வியாக வைக்க விரும்புகிறேன்.

[திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு] [1994 ஏப்ரல் 7]

இதயதெய்வம், புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மாண்புமிகு அமைச்சர் பெருமகனாரை அழைத்து, இதைச் செய்து வா என்று சொன்னால் அதைச் செய்து முடிக்கின்ற ஆற்றல்மிக்க ஒரு அமைச்சர் பெருமகனாரை நாம் பெற்றிருக்கிறோம். அப்படிப்பட்ட ஒரு சிறந்த ஆட்சியிலே, தமிழகத்திலே இன்றையதினம் பட்டி தொட்டி எங்கும் பேருந்துகளை விட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இங்கே இருக்கிற பொதுவுடமைக் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. தம்புசாமி அவர்கள் பேசுகிறபோதுகூட, என்னுடைய தொகுதியில் இங்கே பஸ் வேண்டும், அங்கே பஸ் வேண்டும் என்று பேசுகிறார்கள். பேருந்துகளை விட வேண்டுமென்று சொன்னால், ஒரு பேருந்துக்கு சராசரி 7 இலட்சம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்தப் பேருந்தை விடுவதற்கு நிதி ஆதாரம் எங்கே? நாம் ஓரளவுக்குக் கட்டணத்தைக் கூட்டுகிறோம் என்று சொன்னால், உடனடியாக இருக்கின்ற எதிர்க் கட்சிக்காரர்களும், காங்கிரஸ் நண்பர்களும் துண்டுப் பிரசுரங்கள் போட்டு, கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது என்று பேசுகிறார்கள்.

இன்னும் ஒன்றைச் சொல்லக் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்த நாட்டின் முதலமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பிறகுதான், தமிழகம் ஒரு அமைதிப் பூங்காவாக, அமைதி தவழ்கிற மாநிலமாக இருக்கிறது. இந்த மாநிலத்தினுடைய ஸ்திரீத் தன்மை ஸ்தம்பித்துவிட வேண்டுமென்பதற்காக ஒருசில புல்லுருவிகள், எட்டப்பர்கள் எல்லாம் தோன்றியிருக்கிறார்கள். மரியாதைக்குரிய நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பேசுகிறபோதுகூட குறிப்பிட்டார்கள். தமிழ் மண்ணிலே, நேற்றைய முன்தினம் ஒரு குண்டார்களுடைய தலைவன் என்கின்ற பொறுப்பினை ஏற்றிருக்கிற ** போன்றவர்கள் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். (மணி அடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உறுப்பினர் அவர்கள் பெயர் எல்லாம் சொல்ல வேண்டாம். பொதுவாகப் பேசலாம். ** என்பது அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது.

திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு : அந்தக் குண்டார்களுடைய இயக்கத்தின் தலைவர்கள் எல்லாம் இன்றையதினம் கைது செய்யப்பட்டு, அவர்கள் சிறையிலே அடைக்கப்பட்டு இருக்கிறார்கள்

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தனிகைப்பாபு]

என்று சொன்னால், அவர்கள் செய்திருக்கிற குற்றத்திற்காக அவர்கள் சிறையில் அடைக்கப்படுகிறார்கள். ஆனால் வெளியில் இருந்துகொண்டு ஒருசில அரசியல் இயக்கங்களும், இன்னும் சொல்லப்போனால் எதிரில் அமர்ந்துகொண்டிருக்கிற எதிர்க் கட்சிக்காரர்கள் எல்லாம் அவர்களுக்கு ஆதரவாக அரசுப் பேருந்துகளை அடித்து நொறுக்குகிறார்கள். அரசுப் பேருந்துகளை அடித்து நொறுக்கும்போது பல லட்சங்கள், பல கோடிகள் இந்த அரசுக்கு இழப்பு ஏற்படுகிறது. அவ்வாறு இழப்பு ஏற்படுகிறபோது, எங்கேயிருந்து பேருந்துக் கட்டணத்தைக் குறைக்க முடியும்? புதிய பேருந்துகளை எங்கே இருந்து விட முடியும் என்பதைச் சற்று சிந்தித்தாக வேண்டும்.

இன்னும் ஒன்றையும் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். திருத்தணி போன்ற நகரங்களில் கடந்த 3 ஆண்டுகளாகத் தொடர்ந்து அந்தக் குண்டர்களுடைய கை வரிசையால் பல்வேறு பல்களை அடித்து நொறுக்கி இருக்கிறார்கள். தனியார் பேருந்துகளைத் தீ வைத்துக் கொடுத்தி இருக்கிறார்கள். கடைகளைச் சூறையாடுகிறார்கள். கையிலே கிடைக்கின்ற பொருள்களை எல்லாம் கொண்டு சென்று விடுகிறார்கள். அவர்களுடைய அட்டகாசம் அங்கே மேலோங்கி இருக்கிறது. எதற்காக நான் இதை எல்லாம் குறிப்பிடுகிறேன் என்று சொன்னால், இந்தியாவிலே இன்றையதினம் ஒரு ஸ்திரீத் தன்மையோடு, அமைதி தவழ்கின்ற இந்த மாநிலத்தின் அமைதியைச் சீர் குலைக்க வேண்டும், சட்டம்-ஒழுங்கைக் குலைக்க வேண்டும் என்பதற்காக, புரட்சித் தலைவி அவர்களின் நல்லாட்சிக்குக் களங்கத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக ஒருசில எதிர்க் கட்சிகள் திட்டமிட்டு, முனைந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய சதிகளை முறியடித்தாக வேண்டும், போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பாதுகாக்க வேண்டும்.

குறிப்பாக பேருந்துகளிலே ஓட்டுநர்களையும், நடத்துநர்களையும் தாக்குகிறார்கள். முகமூடிக் கொள்ளை என்ற அடிப்படையிலே பல்வேறு சதிகாரர்கள் சதி செய்து கொண்டிருக்கின்ற இந்தக் காலக்கட்டத்தில் என்னைப் பொறுத்த மட்டில் குண்டர்களை, குறிப்பாக பாட்டாளி மக்கள் கட்சி என்று சொல்லப்படுகிற அந்தக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களை, அந்த இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்களை, எப்படி விடுதலைப் புலிகளைத் தடை செய்திருக்கிறோமோ அதைப்போல இதையும் தேச விரோத இயக்கம் என்று தடை செய்தாக வேண்டும். அதனுடைய தலைவரை குண்டர்கள் சட்டத்திலே உள்ளே போட்டால்தான் தமிழகம் அமைதிப் பூங்காவாக இருக்கமுடியும், அமைதி பூங்காவாகத் தமிழகம் திகழும் என்பதில் ஐயமில்லை.

[திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு] [1994 ஏப்ரல் 7]

இன்னும் ஒன்றை நான் குறிப்பிட்டுக் கூறக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இந்த மாமன்றத்தின் வாயிலாக இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை இந்த நாட்டு மக்களுக்கு அறிவிக்கிறபோது, பல்வேறு கொள்கைகளை இந்த நாட்டு மக்களுக்கு அறிவித்து, அவற்றைச் செயல்படுத்துகிறபோது எதிர்க் கட்சி நண்பர்கள் அதை ஊக்குவிக்கவில்லை என்று சொன்னாலும், இதைக் குறை சொல்வது, குற்றம் சொல்வது, குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப்பது போன்று பேசுகிறார்களே ஒழிய அதற்கான ஆதாரங்களை, முகாந்திரங்களைத் தருவது கிடையாது. இங்கே பேசுகிறவர்கள் எல்லாம் ஏதோ ஒரு சொத்தை வாதத்திற்காகப் பேசிவிட்டுச் சென்று விடுகிறார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் எல்லாம் இன்றையதினம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது, சரியான முறையிலே அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் செப்பனிடவில்லை என்று ஓர் உறுப்பினர் பேசிவிட்டுச் சென்றார். அதெல்லாம் ஒரு சொத்தை வாதம் என்றுதான் என்னால் எடுத்துச் சொல்லமுடியும்.

பிற்பகல் 1-10

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தமட்டில், இன்றையதினம் பல்வேறு காரியங்களை நிறைவான முறையில் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள். ஒரு திருத்தலமாக விளங்கக் கூடிய திருத்தணியிலிருந்து திருப்பதிக்கும், திருத்தணியிலிருந்து மதுரைக்கு திருச்சி வழியாகவும், திருத்தணியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும், திருத்தணியிலிருந்து கும்பகோணத்திற்கும் மற்றும் பல்வேறு பகுதிகளுக்கும் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளிலே பயணம் செய்கிறபோது, இவைகளைப் பராமரிப்பதற்கு கிளினர்களை நியமிக்கவேண்டும். வாட்டர் சர்வீஸ், ஆயில் சர்வீஸ், கிரீஸ் போன்றவையெல்லாம் சரியான முறையில் பராமரிக்கப்படுகிறதா என்பதையும் நாம் கண்காணித்தாக வேண்டும். பேருந்துகளில் பயணம் செய்கிறபோது, ஓட்டுநர்களும் நடத்துநர்களும் கலகம் விளைவிக்கிற காலத்திலே பொதுவுடைமைக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும் கருணாநிதி கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும் பேருந்துகளை காலியிடங்களிலே விட்டுவிடுகிறார்கள். எனவே பேருந்துகளுக்குப் பாதுகாப்பற்ற நிலை இருக்கிறது. அவற்றையெல்லாம் அமைச்சர் பெருமகனார் மனதிலே வைத்து சரியான முறையில் செய்வதற்கான வழிவகைகளை உருவாக்கித்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கி. இராஜன்பாபு என்கிற தணிகைப்பாபு]

தீரவேண்டும். இந்த அரசைப் பொறுத்தவரையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியை ஒரு பொற்கால ஆட்சியாக நாட்டுமக்கள் இன்றையதினம் கண்டு மகிழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நல்லாட்சி புரட்சித் தலைவி இருக்கிறவரை இந்த நாட்டின் நிரந்தர முதலமைச்சர் அவர்தான் என்று கட்டியம் கூறிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது) எனவே இந்த ஆட்சியைப் பொறுத்தவரையில் யாராக இருந்தாலும் ஒன்றும் செய்துவிடமுடியாது. அசைக்கமுடியாது என்ற ஒரு நல்ல நம்பிக்கை மக்கள் மத்தியிலே உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற ஒரு நிச்சயமான நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இன்றையதினம் திருத்தணி நகரைப் பொறுத்தவரையில் கடுமையான குடிநீர் பஞ்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்கான ஒரு வடிவம் தயாரிக்கப்பட்டு நிதி ஆதாரத்திற்காக வந்திருக்கிறது. அதையும் நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

எங்களுடைய பேருந்து நிலையம் புதிதாக அங்கே உருவாக்கப்பட இருக்கிறது. அதற்கான பல்வேறு ஆக்கப்பணிகள் முடிவுற்று நிதியாதாரம் தரப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் நில ஆர்ஜிதம் செய்வதில் கொஞ்சம் காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த நில ஆர்ஜிதத்தையும் உடனடியாக முடித்து எங்கள் மாவட்டத்திற்கு வளர்ச்சிப் பணிகளை முடித்து வைக்க வருகிறபோது எங்களது பொன்மாதா புனிதத் தாய் கரங்களால் அதைத் துவக்கிவைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எங்களுடைய செங்கல்பட்டு எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிக்க இருப்பதற்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதில் ஒரு மாவட்டத்திற்கு எங்களை ஆளாக்கிய நிரந்தர முதல்வர் புனிதத்தாய், பொன்மாதா புரட்சித் தலைவி. அவர்களுடைய திருநாமத்தை வைக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கையை வைத்து, சிறப்பான இந்த மானியக் கோரிக்கையில் பேசுவதற்கும், நல்லதொரு அமைச்சைப் பெற்றிருக்கின்ற இந்தப் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களையும் மனதாரப் பாராட்டி என்னொரு மக்களின் சார்பிலும் பாராட்டி, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வாழ்த்தி வரவேற்று என் உரையை நிறைவு செய்து அமைகிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் குறிப்பிடுகிற போது, திருத்தணி பேருந்து நிலையத்தை உடனடியாகக் கட்டி முடிக்க நில ஆர்ஜிதம் செய்து புதிதாகக் கட்டப்படவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். பேருந்து நிலையத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் அவர்கள்தான் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களிடத்திலே தனிக் கேள்வி போட்டு அதிலே பதிலைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் மேலும் பேசும்போது, இரண்டு மூன்று பகுதிகளுக்குப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். திருத்தணியிலிருந்து திருப்பதிக்கும் பேருந்து விட வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். திருத்தணியிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்கும் விடவேண்டுமென்று கேட்டார்கள். திருத்தணியிலிருந்து திருப்பதி வரையிலும் புதிதாகப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு மாண்புமிகு இய்தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் அனுமதியோடு 15 நாட்களுக்குள் இயக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. வே. தம்புசாமி. நீங்கள் ஐந்தே நிமிடங்களில் பேசி முடித்துக் கொள்ளவேண்டும். நீங்கள் தினந்தோறும் எல்லா மானியக் கோரிக்கைகளிலும் பேசிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். உங்களுக்கு வாய்ப்பு அதிகமாக இருக்கிறது. எனவே ஐந்து நிமிடங்களில் குறித்தாற்போல முடித்துக்கொள்ள வேண்டும்.

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத்துறை மானியக் கோரிக்கை மீது ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற வாய்ப்புத் தந்த தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். போக்குவரத்துத்துறை என்பதில் நாட்டுடமைக் கொள்கையிலே உறுதியாகக் கூறப்படவில்லை என்றே கருதுகிறேன். நாட்டுடமைக் கொள்கையை வலியுறுத்தும் வகையிலே நூறு சதவீதம் அளவுக்கு நாட்டுடமையாக்கப்படும் என்று இந்தக் கொள்கை அறிக்கையிலே உறுதி கூறப்படவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் கட்சி ஆளுகின்ற மாநிலமாக இருக்கிற மேற்கு வங்காளத்திலே எவ்வளவு சதவீதம் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அவர் குறிப்பிட்டுவிட்டு இதைப் பேசினால் நலமாக இருக்கும்.

திரு. வே. தம்புசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே இருக்கிற நிலையில் இது வேறு ஒரு நிலைக்குத் தள்ளப்படவேண்டாம் என்பதுதான் என்னுடைய கோரிக்கையே தவிர, பொதுவாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. வே. தம்புசாமி அவர்களுக்கு, நான் அதைத்தான் சொன்னேன். ஏற்கெனவே ஒவ்வொரு முறையும் பேசுகின்றபோது, நீங்களே அதற்கு முன்னுதாரணமாக இருந்து சில மேற்கோள்களைக் காட்டினால் நன்றாக இருக்கும். நீங்களே அதைக் கடைப்பிடிக்காமல் இந்த அரசாங்கத்தை மட்டும் குறை சொல்லிக் கொண்டிருக்கிற பிரச்சினையால்தான் இப்படி வீண் விவாதங்களில் நேரம் ஆகிக்கொண்டே போகின்றது. எனவே நல்ல மேற்கோள்களைக் காட்டி நீங்கள் சிறப்பாக இருக்கின்ற துறையிலே சம்பந்தப் பட்டவைகளைப் பற்றி மட்டும் இங்கே பேசினால் நன்றாக இருக்கும்.

பிற்பகல் 1-15

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சிறப்பாக இந்தப் பொதுத் துறை செயல்பட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் சொல்கிறேன். எந்தவகையிலே பேருந்துக் கழகங்களிலே இன்றையதினம் நட்டம் ஏற்படுகிறது? இந்த நட்டம் ரொக்க நட்டமாக இருக்காது என்று கருதுகிறேன். எல்லாத் தொழிலையும்விட, இந்தத் தொழிலுக்கு அதிகமாக 50 சதவீத அளவுக்குத் தேய்மான நிதி ஒதுக்கப்படுகிறது. இந்தத் தேய்மான நிதி முழுமையாகச் செலவழிக்கப்படாத காரணத்தினால்தான் கழகங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கு ஏறத்தாழ 10 ஆண்டுக் காலம் ஒடுவதற்குக்கூட தகுதி இல்லாத சூழ்நிலையிலே கழகப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. அப்படி இயக்கப்படுகிறபோது, பழுதடைகிறபோது.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது, தேய்மான நிதி என்ற ஒரு நிதி ஒதுக்கப்படுவதாகச் சொன்னார்கள். எங்கே இருந்து அந்த நிதி வருகிறது என்று எனக்கே தெரியவில்லை. மாண்புமிகு உறுப்பினர் தெரிந்துகொண்டு இருப்பது எப்படி எனக்குப் புரியவில்லை.

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கழகங்களிலே வரக்கூடிய வருமானத்திலே இருந்துதான் தேய்மானத்திற்காக நிதி ஒதுக்கப்படுகிறது. அது முழுமையாகச் செலவழிக்கப்பட்டால் பேருந்துகள் நல்ல முறையிலே தொடர்ந்து இயக்கப்படுவதற்கு அது உதவியாக அமையும்.

அதேநேரத்தில், கிராமங்களுக்குப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுவதாகக் கூறி இருக்கிறார்கள். அது வரவேற்பதாக இருந்தாலும், எங்கெங்கே அந்தப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன என்பது விவரமாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்திலே இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்ற பேருந்துகளில், பல பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்குச் சொன்னால், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே, திருவாரூரிலிருந்து வடபாதிமங்கலம் வழியாக கோட்டுருக்குச் செல்கின்ற பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு இருக்கிறது. அதேபோன்று திருவாரூரிலிருந்து நீடாமங்கலம், கொரடாச்சேரிக்கு இயக்கப்பட்டு வந்த நகரப் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு இருக்கிறது. அதேபோன்று வேதாரண்யத்திலிருந்து திருவாரூருக்கு இயக்கப்பட்டு வந்த சோழன் பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு இருக்கிறது. இதேபோன்று பல்வேறு கிராமங்களுக்குச் செல்லக்கூடிய பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. இந்தப் பேருந்துகள் மீண்டும் இயக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேநேரத்தில் இன்றையதினம் தனியாருக்குப் பேருந்துகள் இயக்குவதற்கான சூழ்நிலைமை உருவாக்கப்பட்டு இருக்கிறது. உதாரணத்திற்குச் சொன்னால், சென்னையில் விமான நிலையத்துக்கு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து இயக்கப்பட்டு, இப்போது நிறுத்தப்பட்டு, தனியார் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு தவறான தகவலை மாண்புமிகு உறுப்பினர் இங்கே தரக்கூடாது. தனியார் பேருந்து சென்னை மாநகரத்திலே இயக்குகின்ற சாத்தியக்கூறு ஒரு இடத்திலேகூட கிடையாது. சென்னை விமான நிலையத்திலே இருந்து எங்கே இயக்கப்படுகிறது என்பதை அவர்கள் குறிப்பிட்டு ஆகவேண்டும். அது விமான நிலையத்திலேயே தனியார் வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால், தனியார் அல்ல, ஏர்லைன்ஸ்; அவர்கள்தான் இயக்குகிறார்களே தவிர, இங்கே இருக்கிற தனியார் யாரும் இயக்கவில்லை. அடுத்து, திருவாரூரிலிருந்து வடபாதிமங்கலம் போன்ற பல்வேறு இடங்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். உங்களுக்குத் தெரியும், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் எப்படிப் பணிகளை ஆற்றிக்கொண்டு இருக்கிறது என்பது தெரியும். புயல் வந்தாலே முதலில் தாக்கப்படுவது, அங்கே இருக்கிற தஞ்சை, நாகப்பட்டினம் தான். அந்தப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில், பணியாளர்களை எடுத்துக்கொண்டால், முதன் முதலிலே போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்கிய நேரத்தில் சேர்ந்த, வயது முதிர்ந்த பணியாளர்கள் அங்கே இருக்கிறார்கள். ஊதிய உயர்வு அதிகமாக உள்ள பணியாளர்கள் அங்கே இருக்கிறார்கள். அந்தத் தடங்களைப் பார்க்கிறபோது அடிக்கடி ஆண்டுதோறும் வெள்ளச் சேதத்தால் அந்தப் பாதைகள் பழுதடைந்து, அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குகிறபோது, சேசிஸ் கிராக் ஆகின்ற நிலை இங்குள்ளது போல் எங்குமே நடைபெற்றது இல்லை ; மேலும் அங்கே நிறைய தடங்கள் வளைவு வளைவாக இருக்கின்ற காரணத்தாலே, அதிலே பயணம் செய்வதும், பேருந்துகளை இயக்குவதும் சுலபமான காரியம் அல்ல. மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கை—மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தஞ்சை மாவட்டத்திற்கு வருகை தந்து, அந்தத் தஞ்சைத் தரணியில் தன்னுடைய காலடி எடுத்து வைக்கிறபோதே, ஒரே நாளில் 92 பேருந்துகளை அந்தப் பகுதிக்காக உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்றபோது, நாங்கள் சீரமைத்து பணிகளை மேற்கொண்டு இருக்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய கோரிக்கை அத்தனையும் ஒரு வார காலத்திற்குள்ளே நிறைவேற்றப்படும். அத்தனை பேருந்துகளையும் மாற்றி அமைத்து நல்ல பேருந்துகளாக இயக்குவதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டு இருக்கிறது ; அதற்காக 4 கோடி ரூபாய் நிதி ஒதுக்கி இருக்கிறது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. தம்புசாமி, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உங்களுடைய கோரிக்கைகள் எல்லாமே ஒரு வார காலத்திற்குள் நிறைவேற்றப்படுவதாக உறுதி அளித்து விட்டார். எனவே, சீக்கிரம் ஒரே நிமிடத்தில் முடித்து விடுங்கள்.

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்கள் மாவட்டத்திற்கு அதிகமான பேருந்துகள் இயக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் வாக்குறுதி கொடுத்தமைக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும், ஒப்பந்த ஊர்திகள் என்ற பேராலே ஆம்னி பஸ்கள் இன்றையதினம், நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகள் நிற்கக் கூடிய நிலையங்களை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருப்பதை அரசு கண்டு கொள்ளாமல் இருப்பது என்பது நியாயமானது அல்ல. அதை அப்புறப்படுத்துவதற்கு வழிவகை செய்யப்பட வேண்டும்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையிலும், மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களைப் பொறுத்தவரையிலும், தேசியமயக் கொள்கையிலிருந்து தடம் புரளவில்லை இந்த அரசு. ஆம்னி பஸ்களை இயக்குகிறபோது, அந்த ஆம்னி பஸ் உரிமையாளர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திலே அவர்களுடைய மனுக்களைத் தந்த உடனே, அவற்றை நாங்கள் ரிஜெக்ட் செய்ததற்குப் பிறகு, அவர்கள் வழக்கு மன்றத்திற்குச் சென்று வழக்கு மன்றத்தின் மூலமாக இந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு அனுமதி பெற்று வருகிறார்கள். நாங்கள் தரவில்லை என்று சொன்னால் உயர்நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பை நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று இந்தத் துறைக்கு பல்வேறு நடவடிக்கையெடுப்பதாகக் கடிதங்கள் வருகிற காரணத்தால், வேறு வழியில்லாமல் அந்த அனுமதியைத் தந்திருக்கிறோமே தவிர, அரசாக இதுவரையில் ஒரு ஆம்னி பஸ் உரிமையாளருக்கும் அனுமதி தரவில்லை என்பதை அழுத்தத்திருத்தமாகத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1994 ஏப்ரல் 7]

பிற்பகல் 1-20

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பிரச்சினைகள் வருகிறபோது பல்வேறு ஒப்பந்தங்கள் போடப்படுகின்றன. அந்த ஒப்பந்தங்கள் முழுமையாக நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேநேரத்தில் அந்தக் கழகங்களுடைய தலைமை இடங்களில் டிஸ்பென்சரி அமைக்கப்படவில்லை. அது அமைக்கப்பட வேண்டும். புதிய ஊழியர்களுக்கு மாதம் அலவன்ஸ் 50 ரூபாய் மறுக்கப்படுகிறது. சர்வீசில் இறந்துபோகும் தொழிலாளர் வாரிசுகளுக்கு வேலை கொடுக்க ஒரு பாதுகாப்புத் திட்டத்தை உருவாக்கிச் செயல்படுத்த வேண்டும். மாதந்தோறும் பென்ஷன் வழங்கப்படவில்லை என்ற குறைபாடு இருக்கிறது. அது வழங்கப்பட வேண்டும். மற்ற முதலாளிகளுக்கு முன்னுதாரணமாக நம்முடைய கழகங்களுடைய செயல்பாடு இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வேலைகளில் கான்ட்ராக்ட் முறை புகுத்தப்படுகிறது. அது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். மிகக் குறைந்த கூலிக்கு கேஷுவல் தொழிலாளர்கள் அமர்த்தப்படுகிறார்கள். அப்படி அமர்த்தப்படுகிறவர்கள் 2 மாதம், 3 மாதங்களில் வேலையிலிருந்து நீக்கப்படுகிறார்கள். இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போல வார விடுமுறை கூட அவர்களுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தேவையான ஊழியர்கள் கிடையாது. போதுமான ஊழியர்கள் இல்லாத காரணத்தால் வண்டி பிரேக் டவுன் ஆகி நிற்கிறபோது விரைவாக பழுது பார்த்து எடுப்பதற்கு ஏற்ற சூழ்நிலை கிடையாது. உதாரணமாக சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிலைமை பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். உண்மை, நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆனால் அதேநேரத்தில் ஒரு வண்டி பிரேக் டவுனாகி நிற்கிறபோது ஒரு நாள் முழுவதும் கூட, இரவு முழுவதும் கூட அதை எடுக்க முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதற்குக் காரணம் அங்கே இருக்கிற ஊழியர்கள் பற்றாக்குறை. அதே நேரத்தில் இன்னொரு கார்ப்பரேஷன் வண்டி நிற்கிறபோது அருகில் இருக்கிற கார்ப்பரேஷன்

[திரு. வே. தம்புசாமி]

[1994 ஏப்ரல் 7]

அதிலே தலையிட்டு, அந்த வண்டியை எடுத்து வந்து பழுது பார்த்து, அதற்கான தொகையை அந்தக் கார்ப்பரேஷனிடம் பெற்றுக் கொள்ளலாம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையை எதிர்காலத்தில் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வண்டிகளைப் பராமரிப்பதில் போதுமான ஊழியர்கள் நியமிக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) ஒன்றே ஒன்று, முடித்து விடுகிறேன். போக்குவரத்துக் கழகங்களில் விரயமாக செலவாவதைத் தடுப்பதற்கு அந்தந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒரு குழு அமைக்கப்பட வேண்டும். அந்தக் குழு தொடர்ந்து கூடி கழகங்களுக்கு ஏற்படுகிற நட்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு என்னென்ன ஆலோசனைகளைச் சொல்கிறதோ, அப்படிப்பட்ட ஆலோசனைகளை அரசு பெற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதைப்போல அமைச்சர் அவர்களுக்கு கூட சொல்லி இருக்கிறேன். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு வாருங்கள், நீங்கள் கலந்து பேசி ஆலோசனை பண்ணுங்கள், அதிலே ஏற்படுகிற நட்டத்தைத் தவிர்க்க என்னென்ன வழிமுறைகளைக் கையாள வேண்டுமோ அவற்றை எதிர்காலத்தில் நாம் நிச்சயமாகச் செய்து, சோழனுக்கு நட்டம் ஏற்படாமல் பாதுகாக்க முடியும் என்று கூடக் கூறினேன். அதைப்போல எல்லா கழகத்திலும் அப்படிப்பட்ட அமைப்பை உருவாக்குவது நன்றாக இருக்கும்.

பல்வேறு வழக்குகளில் தீர்ப்புகள் வழங்கப்படுகின்றன. அந்தத் தீர்ப்புகள் ஏறத்தாழ நீண்ட காலமாகியும் கூட அமல்படுத்தப்படாமல் இருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட தீர்ப்புகளை உடனடியாக அமல் படுத்துவதற்கான சூழ்நிலையை கழகங்கள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : போதும், முடித்து விடுங்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் .

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நல்ல ஆலோசனையைச் சொன்னார்கள், எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பேருந்துகள் பழுதுபட்டாலும், பக்கத்தில் இருக்கிற பணிமனையில் அதைப் பழுது பார்க்க வேண்டுமென்ற நிலையை நாங்கள் ஒரு மாதத்திற்கு முன்னால் எடுத்து விட்டோம். அதற்கு என்ன காரணம் என்று சொன்னால், இதற்கு முன்னால் ஒரு பேருந்துக் கழகத்தின் பேருந்துகளை அந்தக் கழகத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் மட்டும் தான் பக்கத்தில் இருக்கிற பணிமனையிலிருந்து வந்து பழுது பார்த்துச் செல்கிற நிலை

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

மாறி, எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை பக்கத்தில் இருக்கிறதோ, பழுது ஏற்பட்டால் உடனடியாக அதைப் பழுது பார்த்து விட்டு, அதற்கு என்ன தொகை ஆகிறதோ, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து பெற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று ஆணை ஒரு மாதக் காலத்திற்கு முன்னாலே பிறப்பிக்கப்பட்டு விட்டது. மாண்புமிகு இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தொலை நோக்கோடு ஆட்சி நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார். வருகிற தேர்தலைப் பற்றி நினைப்பவன் ஒரு அரசியல்வாதியாக இருந்து கொண்டிருக்கிறான். ஆனால் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் வருகிற எதிர்கால சந்ததியை நினைத்துக்கொண்டு இன்றைக்கு திட்டங்களைத் தீட்டுகிற முதலமைச்சராக இருக்கிற காரணத்தால், அரசியல் ஞானியாக அவர்கள் இன்றையதினம் இருந்து கொண்டிருக்கிறார் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

திரு. வே. தம்புசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையதினம் சாலைப் போக்குவரத்து சீர் இல்லாத காரணத்தால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பெருமளவு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அந்தச் சாலைப் போக்குவரத்தை விரைவாகச் செய்வதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பிற்பகல் 1-25

அதேபோல் திருவாரூர் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனை ரொம்பவும் குறுகலான இடத்தில் இருக்கிறது. பேருந்து நிலையம் குறுகலான இடத்திலே இருக்கிறது. பணிமனையை நகரப் பேருந்து நிலையமாக மாற்றிவிட்டு, நகரத்தினுடைய பக்கத்திலேயே பேருந்தினுடைய பணிமனையை மாற்றுவதன் மூலமாக நெருக்கடிகளைத் தவிர்க்க முடியும்; அந்த வகையிலே மாற்றியமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு திருவாரூரிலிருந்து சென்னைக்கு இயங்கிக்கொண்டு இருந்த சோழன் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து திடீரென்று நிறுத்தப்பட்டது. அப்படி நிறுத்தப்பட்டதற்கு ஒரே ஒரு காரணம் என்னவென்றால், அதற்குப் பயணிகள் இல்லை என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால் உண்மை நிலை என்னவென்றால், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகள் நிற்கும் இடத்தில் அதை நிறுத்துவதற்குப் பதிலாக பாரிஸ் கார்னர் பகுதியிலே அதை நிறுத்திய காரணத்தால், அதிலே பயணிகள் செல்லவில்லை. அதைக் காரணம் காட்டி, அந்தப் பேருந்து இயக்கப்படாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதை மீண்டும் இயக்குவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் உறுதிமொழி அளிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. வே. தம்புசாமி]

[1994 ஏப்ரல் 7]

அதைத்தொடர்ந்து வேளாங்கண்ணி, நாகப்பட்டினம், திருக்குவளை, கச்சணம் போன்ற ஊர்கள் வழியாக திருவாரூருக்கு திருவள்ளூர் பேருந்து இயக்கப்பட்டது. இப்போது அது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதையும் இயக்கவேண்டும். பயணிகள் சென்னைக்கு வந்து சேருவதில் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஒரே ஒரு பேருந்து இருப்பதால், சீக்கிரமாக வந்து சேர முடியவில்லை. சிரமம் இருக்கிறது. எனவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மனமுவந்து அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டு, வாய்ப்புக்கு நன்றி தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திருவாரூரிலேயிருந்து சென்னைக்கு பேருந்தினை இயக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதை நிறுத்தியதற்குக் காரணமே, பயணிகள் குறைவாக வருகிறார்கள் என்பதுதான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இப்போது கோரிக்கை வைக்கிறார்கள். 15 நாட்களுக்குள்ளாக அதை நான் இயக்குகிறேன். அப்படி இயக்குகிறபோது, பயணிகள் எவ்வளவு பேர்கள் வருகிறார்கள் என்பதை இரண்டு மாத காலம் பார்த்ததற்குப் பிறகு, சாத்தியக்கூறுகள் இருக்குமானால், தொடர்ந்து அந்தப் பேருந்து இயங்கிக் கொண்டே இருக்கும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி.

திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஏழைகளின் தேவாலயத்தில் நிரந்தர இறைவனாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட எங்கள் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்று தமிழகத்தின் வரலாற்றில் அவர்களுடைய சாதனைகளைப் பொன்னேடுகளில் பதித்துக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். அந்த வகையில், இந்தியத் திருநாட்டிற்கே ஒரு வழிகாட்டியாக இருக்கின்ற அளவிற்கு, தலைமை தாங்கக்கூடிய தகுதி படைத்த எங்கள் புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் எங்கும் புரட்சி, எதிலும் புரட்சி என்ற அளவிற்கு எல்லாத் துறைகளையும் மிகச் சிறப்போடும் சீரோடும் இயக்கி வருகிறார்கள். அந்த அளவிலே இன்று தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறையிலே மிகச் சிறப்பான சாதனைகளைப் படைத்துக் கொண்டிருக்கும் எங்கள் புரட்சித் தலைவியின் திசைநோக்கி வணங்கி, இந்தத் துறையின் மீது ஒருசில கருத்துக்களைக் கூறவிழைகிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி]

இன்று மற்ற துறைகளைப் போன்று போக்குவரத்துத் துறைக்கு பொறுப்பாளராகப் பொறுப்பேற்றிருக்கும் அமைச்சர் பெருமகனார் அவர்கள், வெட்டி வா என்றால், கட்டிவருகிற தகுதியைப் படைத்தவர், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்தத் துறைக்கு சிறப்பையும், பெருமையையும் சேர்க்கின்ற அளவிற்கு அதை இயக்கி வருகிறார்கள். ஒரு நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கும் அதன் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் சிறப்பான முறையில் இயங்கவேண்டும் என்பதை இந்த நாட்டு மக்கள் நன்றாக அறிவார்கள். அந்த அளவில் இன்று புரட்சித் தலைவியின் அரசு பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட பிறகு, துரியோதன, துச்சாதனர்களுடைய துரைத்தனத்தை எல்லாம் தவிடுபொடியாக்கி, இந்தக் கொலுமண்டபத்தைத் தர்மதேவதையின் கொலுமண்டபமாக மாற்றிய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) எங்கும் எதிலும் தன்னுடைய தனி முத்திரையைப் பதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தளவிற்கு போக்குவரத்துத் துறையிலே புரட்சித் தலைவி அவர்களின் தனி முத்திரை இன்று மிளிர்ந்து கொண்டிருக்கிறது.

இன்று நாட்டின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு போக்குவரத்துத் துறை மிகவும் அவசியம் என்பதை உணர்ந்துதான், 'நாடென்ப நாடா வளத்தன நாடல்ல, நாட வளந்தரு நாடு' என்று வள்ளுவர் கூறியதைப் போல, இன்று நாட்டுமக்களை நோக்கிச் சென்று, நன்மை தரக்கூடிய ஒரு மக்களாட்சியாக, புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அரசின் ஆட்சி விளங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. ஜனநாயகத்தில் நம்பிக்கையுள்ள புரட்சித் தலைவி அவர்கள் மக்களால், மக்களுக்காகவே செயல்படுகின்ற ஒரு நல்ல ஆட்சியாக, இந்த ஆட்சியை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இன்று போக்குவரத்துத் துறையை எடுத்துக் கொண்டால், எங்கள் வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் உள்ள அனைத்து மக்களும் புரட்சித் தலைவியின் அரசுக்கு நன்றி சொல்லக் கடமைப்பட்டவர்கள். ஏனென்றால் கடந்த காலத்தில் ** ஆட்சிக் காலத்தில் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற ... (குறுக்கீடு)

பிற்பகல் 1-30

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் என்று சொல்லலாம். ** என்பது அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கப்படுகிறது.

திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி : கடந்த தி.மு.க. ஆட்சியின்போது எங்களுடைய மாவட்டத்தில் இயங்கிவந்த பட்டுக்கோட்டை அழகிரி

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி] [1994 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற கழகத்தின் பெயரையே மாற்றி தளபதி அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று மாற்றி அமைத்தார்கள். எங்களுடைய புரட்சித் தலைவி பொன்மனத் தலைவி அவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்தவுடனேயே அதிலே ஒரு பெரிய மாற்றத்தை ஏற்படுத்தி மீண்டும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற கழகத்தின் பெயரையே நிலைநிறுத்தி எங்கள் மாவட்ட மக்களின் நல்ல எதிர்பார்ப்பை நிறைவேற்றினார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்த நாட்டின் அரசியல் தலைவர்களுக்கு, பெருமைபடுத்தப்பட வேண்டிய அத்தனை தலைவர்களுக்கும் பெருமை சேர்த்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். இதைக் காணப் பொறாதவர்கள் இந்த ஆட்சியில் என்ன நடந்துவிட்டது, என்ன அதிசயத்தை நிகழ்த்திவிட்டார்கள் புரட்சித் தலைவி என்று கேட்கிறார்கள். ஏதோ இவர்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் பலா மரத்தில் முந்திரிப் பழத்தை உருவாக்கி விடுவது போல, கிழக்கே உதிக்கின்ற சூரியனை மேற்கே உதிக்க வைத்து விடுவதைப் போல, மாங்காய் மரத்தில் தேங்காயை வரவழைத்து விடுவதைப் போல இவர்கள் ஏதோ கற்பனையில் மிதந்து கொண்டு, புரட்சித் தலைவியைக் குறை கூறிக்கொண்டு வருகின்றார்கள். ஆனால் எங்களுடைய புரட்சித் தலைவியைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு துறையிலும் அவர் தன் முத்திரையை அவருடைய நிர்வாகத் திறமையை அவர்கள் காட்டிக் கொண்டு வருகின்றார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) போக்குவரத்துத் துறையை எடுத்துக்கொண்ட போது, நம்முடைய நாட்டில் மிகப் பெரிய தலைவராகிய டாக்டர் அம்பேத்கார் அவர்களுக்கு அவர் பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்துள்ளார்கள். இந்திய அரசியல் சாசனமாகிய ஒரு மிகப் பெரிய அரசியல் சாசனத்தை உருவாக்கிய டாக்டர் அம்பேத்காருக்கு மராட்டிய மாநிலத்தில்கூட ஒரு பல்கலைக் கழகத்திற்கு அவர் பெயரை வைப்பது என்றால் அதை விரும்பவில்லை அந்த மக்கள், நம்முடைய தமிழகத்தில் இந்தியத் திருநாட்டில் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அவருடைய பெயரைச் சூட்டி இன்று டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற ஒரு அருமையான போக்குவரத்துக் கழகத்தை இயக்கியுள்ளார்கள். அப்படி அந்த வகையில் அவர்கள் அந்தப் பெயரை வைப்பதன் மூலம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களின் மிகப் பேராதரவினைப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நாட்டு மக்கள் நிரூபித்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். கடந்த தேர்தலின்போதுகூட அந்த இன மக்கள் மிகப் பேராதரவை

1994 ஏப்ரல் 7] [திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி]

அளித்தார்கள். அதற்கு நன்றி சொல்லும் வகையில் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் டாக்டர் அம்பேத்கார் பெயரை அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு நிறுவி இன்று பெருமை சேர்த்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோல நம்முடைய முன்னாள் முதல்வர் பொன்மனச் செம்மல், புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் பெயராலே ஒரு அருமையான போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவி பெருமைப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நாட்டு மக்களின் மனதில் நீங்காத ஒரு இடத்தைப் பெற்றுவிட்ட முதலமைச்சருக்கு, புரட்சித் தலைவர் பொன்மனச் செம்மலுக்கு இந்த நாட்டு மக்களின் மனதில் அரியணை போட்டு அமர்ந்திருக்கிற அந்தப் பெருந்தலைவருக்கு அவர் பெயரில் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவி இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவருக்கு ஒரு பெருமையைச் சேர்த்து இந்த நாட்டு மக்களின் மனதில் பாலை வார்த்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். இப்படி ஒவ்வொரு துறையிலும் போக்குவரத்துத் துறையில் மிகப் பெரிய சாதனைகள் நிகழ்த்திக் கொண்டிருக்கிற புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எல்லாத் துறைகளிலுமே அவருடைய சாதனைகளை விளக்கிக் கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். அதேபோல் நம்முடைய புரட்சித் தலைவி பொன் மனச் செல்வியின் பெயராலே டாக்டர் ஜே.ஜே. போக்குவரத்துக் கழகம் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மிக சொகுசுப் பேருந்தாக அமைக்கப்பட்டு இன்று மற்ற மாநிலங்களைத் தொடுகின்ற அளவிற்கு மற்ற மாநில மக்கள் பயன்படுகின்ற அளவிற்கு மிகச் சிறப்பான ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிறுவி இந்த நாட்டு மக்களின் நன்மைகளுக்காக ஒரு திறமையான நிர்வாகத்தை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி போக்குவரத்துத்துறையில் நாம் எடுத்துக் கொண்டால், சிங்கப்பூர், மலேஷியா போன்ற நாடுகளில் கண்டக்டர்களே இல்லாத பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட தூரத்திற்கு ரூ. 3.50 காசு கொடுத்துவிட்டால் ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திலேயிருந்து இன்னொரு குறிப்பிட்ட இடத்தில் நாம் இறங்கிக் கொள்கின்ற வசதியெல்லாம் செய்திருக்கின்றார்கள் போக்குவரத்தில். அப்படிப்பட்ட வசதிகளை நம்முடைய மாநிலத்திலே கொண்டுவர சிறந்த நிர்வாகத் திறமை மிக்க புரட்சித் தலைவியின் அரசு (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நிச்சயம் ஆவன செய்யவேண்டுமென்ற என்னுடைய ஆசையை இங்கே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் நம்முடைய மாநிலத்தில்தான் குறைந்த கட்டணம் வசூலிக்கின்றார்கள். மற்ற எதிர்க் கட்சியினர் இன்று எதிரிக் கட்சியாக மாறிவிட்டு, நம்முடைய புரட்சித் தலைவியின் மீது புழுதிவாரித்

[திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி] [1994 ஏப்ரல் 7
தூறுகின்றார்கள். மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் நம்முடைய மாநில
அரசுதான் குறைந்த கட்டணம் வசூலிக்கின்றார்கள். நம்முடைய நாட்டில்
14 பைசா ஒரு கிலோமீட்டருக்கு வசூலித்தால் மற்ற மாநிலங்கள் 17, 18,
19 பைசாக்கள் என்ற அளவிற்கு அவர்கள் காசு வசூலிக்கின்றார்கள்.
அதேபோல் சொகுசுப் பேருந்துகள் கூட நம்முடைய மாநிலத்தில் 17
பைசாதான் வசூலிக்கின்றார்கள். அதுவே மற்ற மாநிலங்களில் 27, 28, 29
காசுகள் என்ற அளவிற்கு வசூலிக்கின்றார்கள். நம்முடைய புரட்சித்
தலைவி அவர்கள் பொறுப்பெற்றுக் கொண்ட பிறகு இன்றைக்கு ஒரு
சோதனையான ஒரு இக்கட்டான சூழ்நிலையில் பொறுப்பெற்றுக்
கொண்டாலும், அவர் அதற்குப் பிறகு நிதியாதாரங்களைத் திரட்டி,
எத்தனை கோடி சமைகளைச் தாங்கினாலும், இந்த நாட்டு மக்களுக்கு
அந்தச் சமையைச் சமத்தக் கூடாது என்ற அளவிற்கு அவருடைய
நிர்வாகத் திறமையைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த
அளவிற்குத்தான் நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகமும் எவ்வளவோ
சமைகளைத் தாங்கினாலும் இந்த நாட்டு மக்கள் ஏழைகள், நடுத்தர
மக்களை பாதிக்கப்பட விடக் கூடாது என்பதற்காக புரட்சித் தலைவி
அவர்கள் இந்த பஸ்கள் கட்டணத்தை மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும்
குறைத்து நம்முடைய மக்களுக்கு நல்ல வழிவகைகளைச்
செய்திருக்கின்றார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) என்பதை யாரும்
மறுக்கமுடியாது. அந்த வகையிலே கூறும்போது கூட, குறிப்பாக
காட்பாடியிலிருந்து சென்னைக்கு வருவது என்றால், பேருந்துக் கட்டணம்
மிகக் குறைவு. அதே நேரத்தில் மத்திய அரசு இயக்குகின்ற ரயில்வே
போக்குவரத்தில் அங்கே பயணம் செய்யும்போது இரட்டிப்பாக காசு
வசூலிக்கின்றார்கள். இதெல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தெரியாது.
நம்முடைய புரட்சித் தலைவி அவர்கள் செய்கின்ற அத்தனை
சாதனைகளையும் பாராமல், என்னென்ன செய்துவிட்டார்கள்.
என்னென்ன செய்துவிட்டார்கள் என்று கேள்வி கேட்பதிலேயே அவர்கள்
காலத்தைக் கழித்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். தங்களுக்கு ஓட்டுப்
போட்ட மக்களுக்கு தங்களுடைய ஜனநாயகக் கடமைகளை
ஆற்றமுடியாதவர்கள். நம்முடைய புரட்சித் தலைவியின் சாதனைகளைப்
பார்த்து பொறுக்கமுடியாதவர்கள் வெளியேயும், உள்ளேயும் வந்துகொண்டு
இன்று நாட்டு மக்களை ஏமாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏமாற்றிக்
கொண்டிருப்பவர்கள் காலம் பூராவும் ஏமாற்றமுடியாது. ஏமாற்றுவவர்கள்
அவர்கள் ஏமாந்து போனார்களே ஒழிய இந்த நாட்டு மக்கள் ஏமாறவில்லை
என்பதை மட்டும் நான் உறுதியாகத் தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.
(குறுக்கீடு)

1994 ஏப்ரல் 7]

பிற்பகல் 1-35

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ஞானசேகரன் தயவுசெய்து அமர வேண்டும் (குறுக்கீடு) அது ஒன்றும் இல்லை. ஏமாற்றுவது என்பது சாதாரண வார்த்தைதான். அது நாட் அன்பார்லிமென்ட்ரி. திருமதி கலைச்செல்வி. (குறுக்கீடு) அமைதி. மற்றவர்கள் உட்காருங்கள்.

திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி : இந்த நாட்டு மக்கள் தங்களை மன்னர்களாக ஆக்குவார்கள் என்று அவர்கள் கற்பனை உலகில் மிதந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நாட்டு மக்கள் தெளிவாக இருக்கிறார்கள். யாருக்கு வாக்கு அளித்தால் யாருடைய ஆட்சி இந்த நாட்டில் இருந்தால் இந்தத் தமிழக மக்களுக்கு ஒரு நல்ல வழி பிறக்கும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த நாட்டு மக்கள் நல்ல வழி காண இயலும் என்பதை இந்த நாட்டு மக்கள் நிரூபித்துக் காட்டி விட்டார்கள். இனிமேலும் அப்படி ஒரு சூழ்நிலை இருக்கும் என்பதை, இனிமேலும் அந்தச் சூழ்நிலை தொடரும் என்பதை நாங்கள் நிச்சயம் அறுதி இட்டு உறுதியாகக் கூற முடியும். இராணிப்பேட்டை இடைத் தேர்தலை எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். ** காங்கிரஸ் வேட்பாளர் ** துண்டைக் காணோம் துணியைக் காணோம் என்று ஓடி விட்டார். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

இடைத் தேர்தலின் போது எங்கள் புரட்சித் தலைவி அந்த இடத்திற்கே செல்லாமல் எங்களுடைய இயக்கம் வெற்றி பெற்றது. எங்களுடைய இயக்கத்தை சாதாரணமாக நினைத்துக் கொண்டு, எங்கள் துறை அமைச்சர்களை சாதாரணமாக நினைத்துக் கொண்டு எங்களுடைய துறைகளை - அவர்களுடைய நடவடிக்கைகளை பலவீனப்படுத்துகின்ற அளவுக்கு நீங்கள் உங்களுடைய சொற்களைப் பயன்படுத்துகிறீர்கள் என்பதற்காகத்தான் இதை நான் சொல்ல முற்படுகிறேன்.

இப்படி புரட்சி தலைவி ஒவ்வொரு துறையிலும் மிக அருமையான முன்னேற்றத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இதை மற்ற மாநிலங்கள் பார்த்து இந்த மாநிலத்தை ஒரு முன்னுதாரணமாகப் பின்பற்றுகின்ற அளவுக்கு புரட்சித் தலைவியின் அரசு சாதனை புரிந்திருக்கிறது என்பதை மட்டும் நீங்கள் மறந்து விடக் கூடாது. அதை யாரும் மறுத்துவிடவும் முடியாது. என்னுடைய தொகுதியின் சார்பாக ஒரு சில கருத்துக்களை இங்கே கூறிக் கொள்கிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க மாற்றப்பெற்றது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சீக்கிரம் பேசி முடித்து விடுங்கள். நிறைய நேரம் பேசியிருக்கிறீர்கள்.

திருமதி கே. எம். கலைச்செல்வி : தொகுதியின் சார்பாக சில கருத்துக்களைக் கூற விழைகின்றேன். எங்களுடைய தொகுதியில் கே. வி. குப்பம் ஒன்றியத்தில் 16 சி. தண்டல கிருஷ்ணாவரம் என்ற கிராமத்திற்கு வந்து சென்று கொண்டிருந்த பேருந்து இப்போது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அதனை உடனடியாக இயக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு இந்த நேரத்தில் என் பணிவான வேண்டுகோளாக வைக்க விரும்புகிறேன். அதேநேரத்தில் 17-கே என்ற பேருந்து தேவரீஷி குப்பம் ஊராட்சிக்குச் சென்று கொண்டிருந்ததையும் இன்று நிறுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். அதையும் இயக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொண்டு புரட்சித் தலைவியின் அரசு - எங்களுடைய கே.வி. குப்பத்தில் மருந்தகமாக இருப்பதை அரசு மருத்துவமனையாக மாற்ற வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே வேண்டுகோள் வைத்து அதேநேரத்தில் கே.வி. குப்பத்தில் பஸ் நிலையம் அமைக்கின்ற ஒரு நிலைமை புரட்சித் தலைவரின் அரசு காலத்தில் இருந்திருக்கிறது. அதை மறு பரிசீலனை செய்து எங்கள் கே.வி.குப்பம் ஒன்றியத்தில் ஒரு பேருந்து நிலையம் அமைக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொண்டு, அதேநேரத்திலே நாங்கள் வேலூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்போது வழிகளில் வருகின்ற பயணிகளுக்கு நல்ல உணவு கிடைப்பதில்லை. அதற்காக பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக ஒரு நல்ல மோட்டல் அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொண்டு எங்கள் புரட்சித் தலைவி எனும் சிங்கத்தின் முன் - முயல்கூட்டம் சிங்கத்தின் எதிர் நிற்பதோ அதன் முறையற்ற செயலை நாம் வரவேற்பதோ - என்ற புரட்சி தலைவரின் கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டு, எங்களுடைய அகில இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம், இந்தப் பனங்காட்டு நரியின் சலசலப்புக்கெல்லாம் அஞ்சாது எனக்கூறி, எங்கள் புரட்சித் தலைவிதான் இந்த நாட்டின் நிரந்தர முதல்வர், முதல்வர் என்று கூறி வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி விடை பெறுகிறேன், நன்றி வணக்கம்.

பிற்பகல் 1-40

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் குறிப்பிடுகிற பொழுது கே.வி. குப்பத்திலேயிருந்த 16-சி, 17-கே என்ற பேருந்துகள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய அனுமதியோடு நாளைக் காலையிலே அந்தப் பேருந்துகள் அங்கே இயக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி தலைச்செல்வி அவர்கள் பேசுகின்றபொழுது, ** துண்டைக், காணோம், துணியைக் காணோம் என்று சொன்னார்கள். அதில், ** என்ற பெயரை மட்டும் எடுத்துவிட்டு, காங்கிரஸ் வேட்பாளர் என்று மாற்றிக் கொள்ளலாம். திரு. கே. பி. ராஜு. (குறுக்கீடு) அவர் உண்மையாகவே போனவர்தானே. (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தத் துண்டு, துணி ஏற்கனவே காணாமல் போய்விட்டது. எனவே அதை எடுத்துவிட்டால் பரவாயில்லை. அது இல்லாமல் இருப்பது நல்லதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ** காங்கிரஸ் வேட்பாளர் பெயரைத் தான் எடுத்து விட்டோமே. அவரே ஆள் இல்லை. ** அதனாலேதான் வேண்டாம், ** அவரே இல்லாதபொழுது அவரை ஏன் எடுத்துக் கொள்கிறீர்கள். திரு. கே. பி. ராஜு.

திரு. கே. பி. ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, “எல்லாரும் எல்லாமும் பெற வேண்டும் ; இங்கே இல்லாமை இல்லாத நிலை வேண்டும் ; வல்லான் பொருள் குவிக்கும் தனியுடைமை நீங்கி வரவேண்டும் இந்நாட்டில் சமவுடைமை” என்று கவிஞர்கள் சொல்வதற்கிணங்க

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. கே. பி. ராஜு கோவை பாரதியாக மாறிவிட்டார் போல இருக்கிறது. (சிரிப்பு)

திரு. கே. பி. ராஜு : இந்த நாட்டிலே ஒரு அருமையான பொற்கால ஆட்சியை நடத்தி வருகின்ற எங்கள் இதய தெய்வம் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய திசை நோக்கி வணங்கி, இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையிலே பேசுகின்ற வாய்ப்பை எனக்குத் தந்த புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசுக்கு நன்றியினைத் தெரிவித்து இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்றுப் பேசுவதிலே மிகவும் பெருமைப்படுகிறேன்.

இந்தியத் திருநாட்டிலே இன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே மிகவும் சிறப்பாகவும், சீரோடும், மென்மையோடும், தன்மையோடும், அழகாகவும் நடத்துகின்ற ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகம் என்பதால்தான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) உலக வங்கிகள்

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றன.

[திரு. கே. பி. ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

அத்தனையும் தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகம் கடன் கேட்டால் உடனடியாகக் கடன் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

ஆகவே, புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எப்படிச் செயல்படுகின்றன என்பதை அறிவதற்கும், தெரிந்து கொள்வதற்கும் நமது எதிர்க்கட்சி அருமை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு இதுவே ஒரு சான்றாக இருக்குமென்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

ஆகவே, ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பாக நடைபெற்றால்தான் உலகத்திலே இருக்கிற வல்லுனர்கள் அத்தனைபேரும் வந்து பார்த்து விட்டு, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு உதவி செய்வார்கள். ஆகவேதான் தமிழகத்தில் இருந்தது உலக வங்கியிடம் யார் போய்க் கேட்டாலும் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று கடன் கேட்டால் உடனடியாகத் தந்து அது சீரோடும், சிறப்போடும் நடப்பதற்கு உதவி புரிகிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே பல்வேறு சாதனைகளை அனைத்து உறுப்பினர்களும் சொன்னார்கள். அதிலே பொதுவாகத் தொழிலாளர்கள் சாதனை என்று பார்த்தால் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இன்று அருமையாக பென்ஷன் திட்டத்தைக் கிட்டத்தட்ட 60 ஆயிரம், 65 ஆயிரம் பென்ஷன் திட்டத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள் என்றால் வேறு எந்த மாநிலத்திலேயாவது இது இருக்கிறதா என்பதை அருள்கூர்ந்து நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

ஆட்சியை நடத்துபவர்கள் மற்ற மாநிலங்களிலும் நடத்துகிறார்கள். அடிக்கடி முதலமைச்சரை மாற்றிக்கொண்டு நடத்துகிறார்கள். ஆனால் நிரந்தர முதலமைச்சராக இருக்கின்ற எங்களுடைய புரட்சித் தலைவி (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) தமிழகத்தினுடைய தொழிலாளர் வர்க்கத்திற்காகத்தான் இந்த ஆட்சியை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏழைகளுக்காகத்தான் ஆட்சியை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தியாவிலே இரண்டு கட்சிகள் உண்டு. ஒன்று ஏழைகள் கட்சி. இன்னொன்று, பணக்காரர்கள் கட்சி. அதிலே ஏழைகள் கட்சிக்கு எங்களுடைய தலைவி புரட்சித் தலைவி தலைவராக இருக்கிறார். பணக்காரர்களுடைய கட்சிக்கு இந்தியாவில் நீங்கள் தலைவராக இருக்கிறீர்கள். ஆகவே, ஏழைகளுக்காகப் பாடுபடுகின்ற புரட்சித் தலைவி பென்ஷன் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

அதோடு மட்டுமல்ல, தொழிலாளர்களுக்கு என்று கல்வி, தனியாகக் கல்லூரி அமைத்து, அதுவும் என்ஜினியரிங் கல்லூரி அமைத்து, மருத்துவக்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. கே. பி. ராஜு]

கல்லூரி அமைத்து, அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் மட்டும்தான் அதிலே படிக்க வேண்டுமென்ற ஒரு அருமையான திட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது எங்களுடைய புரட்சித் தலைவியினுடைய ஆட்சி என்பதை நீங்கள் தயவு செய்து மறந்து விடக் கூடாது. வேறு எந்த மாநிலத்திலே இப்படி இருக்கிறது ? எங்கே இருக்கிறது? நீங்கள் தயவுசெய்து சொல்ல வேண்டும். ஆகவேதான் சொல்கிறேன். புரட்சித்தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியைப் பொதுமக்கள் பாராட்டுகிறார்கள். மக்கள் போற்றுகிறார்கள். ஏழையெளிய பாட்டாளி மக்கள் பாராட்டுகிறார்கள். தொழிற்சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்கள் பாராட்டுகிறார்கள். ஏன்? கம்யூனிஸ்ட் கட்சிகள்கூட பாராட்டுகின்றன. (மணியடிக்கப்பெற்றது)

பிற்பகல் 1-45

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. ராஜு, நீங்கள் பேரவைத் துணைத் தலைவரைப் பார்த்துப் பேச வேண்டும் ; நீங்கள் ஞானசேகரனைப் பார்த்துப் பேசுகிறீர்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : இதற்கு முந்தைய ஆட்சி இருந்தபோது, 11 முறை போராட்டங்கள் நடந்தன. போக்குவரத்துத் துறையிலே 11 முறை போராட்டங்கள் நடந்தன. இப்போது ஏதாவது நடக்கிறதா ? எங்களுடைய அம்மா, புரட்சித்தலைவியினுடைய ஆட்சியிலே, ஏதாவது பிரச்சினை என்று தொழிலாளர்கள் தெரிவித்தால், உடனடியாகத் தந்து விடுகிறார்கள். எனவே, அவர்கள் போராட்டத்தை விரும்பவில்லை. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அந்தவகையிலே, போராட்டத்திற்கெல்லாம் இங்கே இடம் கிடையாது என்று போராட்டங்களை நடத்தாமல், இன்று இந்த போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கின்ற காட்சியை நாம் பார்க்கிறோம்.

அதேபோல், 12 ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கு மேல் இப்போது நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் தமிழ்நாட்டில். ஒருகாலத்திலே, கப்பல்தான் முதன்முதலில் கண்டுபிடித்தார்கள். அந்தக் கப்பலைக் கண்டுபிடித்து, — மொகலாயர்கள் இங்கே வந்து, — அதைக் கண்டுபிடிப்பதற்குக் காரணமே, அந்தக் கப்பலில் நடந்த கொள்ளைதான் என்பதை வரலாற்று ஆசிரியர்கள் கூறுகிறார்கள். பாய்மரக் கப்பல் மூலமாக மேலைநாடுகளுக்குச் செல்கிறபோது, அந்தக் கப்பலை வடநாட்டுக்காரர்கள் கொள்ளையடித்தார்கள். அந்த வடநாட்டுக்காரர்கள் கொள்ளையடித்ததன் காரணமாகத்தான் மொகலாயர்கள் இந்த நாட்டின்மீது படையெடுத்து

[திரு. கே. பி. ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

வந்ததாக வரலாறு கூறுகிறது. அந்தவகையிலே, இன்று எவ்வளவோ - அந்தக் காலம்தொட்டு, இந்தக் காலம்வரை, பஸ்களிலே கொள்ளை நடக்கிறது; கொலைகள் நடக்கின்றன. ஆனால், இந்த ஆட்சியிலேதான் அதைக் கட்டுப்படுத்தி இருக்கிறார்கள். மற்ற மாநிலங்களைப் போலல்ல. இவர்கள் ஆளுகின்ற பஞ்சாப் மாநிலத்திலே, 60 பேரை நிற்கவைத்து துப்பாக்கியாலே சுட்டுக் கொன்றார்கள். பஸ்ஸிலே இருந்த 60 பேரை, இறக்கி, வரிசையாக நிற்கவைத்து, சுட்டுக்குருவியைப் போல சுட்டுக் கொன்றார்கள் காங்கிரஸ் கட்சி ஆளுகின்ற மாநிலத்திலே. அப்படி இங்கு நடக்கிறதா? இங்கு எப்போதாவது, சில சமூக விரோதிகள் பஸ்ஸை வழிமறித்து, கொள்ளையடித்தால், அதை ஒரு பெரிய பிரச்சினையாக ஆக்குகிறார்கள். அதிலும் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்து, அவர்களைப் பிடித்துக் கைது செய்து, கூண்டிலே ஏற்றி, சிறைச்சாலைக்கு அனுப்பிக் கொண்டிருக்கிறது, புரட்சித்தலைவியினுடைய அரசு. மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

நான் புரட்சித்தலைவி அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். பஸ்களிலே, இரவு நேரங்களில், வெகுதூரம் செல்கிற பஸ்களில் எல்லாம் தயவுசெய்து, கண்டக்டருக்கும், டிரைவருக்கும் துப்பாக்கியைக் கொடுத்து விடுங்கள். (சிரிப்பு) அவர்களிடம் துப்பாக்கி இருக்கிறது என்று தெரிந்தால், எவனாவது ஒரு திருடன் வருவானா? ஆகவே, கண்டக்டருக்கும், டிரைவருக்கும் துப்பாக்கியைக் கொடுத்துவிட்டால், யாரும் கொள்ளையடிக்க வரமாட்டார்கள். அவர்கள் கட வேண்டியதில்லை; துப்பாக்கி இருக்கிறது என்று தெரிந்தாலே போதும்; ஒரு ஆளும் வர மாட்டான், கொள்ளை அடிப்பதற்கு என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

புரட்சித்தலைவர் ஆண்டபோது டீசல் விலை ஏறவே இல்லை. 10 வருடங்களுக்கு மேல் புரட்சித்தலைவர் ஆண்டார். அப்போது, டீசல் விலை ஏறவே இல்லை. மத்திய சர்க்கார், அப்போது டீசல் விலையை ஏற்றவில்லை. ஆனால், இப்போது 82% ஏற்றி இருக்கிறார்கள். 82%. ஆனால் பஸ் கட்டணம் எங்கேயாவது உயர்ந்திருக்கிறதா? மற்ற மாநிலங்களைப் பாருங்கள். நான் ஒருமுறை சென்றேன், கர்னாடகாவுக்கு. கர்னாடகாவுக்குச் செல்கிறபோது, அங்கே இருக்கிற பஸ்களைப் பார்த்தேன். நம்முடைய மணல் லாரிகளைவிட மோசமாக இருக்கின்றன. மணல் ஏற்றிக் கொண்டு வருகிற லோக்கல் லாரிகளைவிட படுமோசமாக இருக்கின்றன, அந்த மாநிலத்தினுடைய பஸ்கள். இந்த நிலைமை இந்தியா முழுவதும் தான். பஸ் கூரை மேலே ஏறிக் கொண்டு போகிறார்கள். டிரைவர் சீட்டுக்கு மேலே, 4 பேர் உட்கார்ந்து கொண்டுச் செல்கிறார்கள், மற்ற மாநிலங்களில். இங்கே அந்தமாதிரி நிலை இருக்கிறதா?

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. கே. பி. ராஜு]

நான் வெளிநாடு சென்றபோது பார்த்தேன். அதைப்போல, நம்நாட்டிலே இருக்கிற பஸ்களை இன்னும் கொஞ்சம் முயற்சி செய்தால், நம்முடைய புரட்சித்தலைவி ஆட்சியிலே அதைப்போல இங்கும் கொண்டுவந்து விடலாம். மற்ற மாநிலங்களோடு நம் மாநிலத்தை, நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஆசிய நாட்டிலேயே, போக்குவரத்துக் கழகத்தால் உருவாக்கப்பட்டிருக்கிற, மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள் பெயராலே, அவர்களின் புனிதப் பெயராலே இருக்கிற, அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பேருந்தைப் போல எந்த நாட்டிலும் இல்லை. தனியார்கள் வேண்டுமென்றால், அவ்வாறு வைத்துக் கொண்டிருக்கலாம். நீங்கள் தனியார் பேருந்திலே பயணம் செய்திருப்பீர்கள்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. கே. பி. ராஜு, இன்னும் ஒரே நிமிடத்தில் பேசி முடித்துக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, கொஞ்சம் பொறுங்கள். வெகுநாளாககுப் பிறகு, இன்றைக்குத்தான் எனக்கு 'சான்ஸ்' கிடைத்திருக்கிறது. (சிரிப்பு) ஆகவே, வெளிநாடுகளிலே இருக்கிற பஸ்களைப் போல இங்கேயும் அப்படி அந்த பஸ்களை உருவாக்க வேண்டுமென்ற ஆசையை நாம் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதைப் புரட்சித்தலைவி அவர்களுடைய ஆட்சியில் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். மற்ற மாநிலங்களையும், இதையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். இங்கேயிருந்து வெளிநாடுகளுக்கு, டெல்லிக்கு எல்லாம் செல்கிறீர்கள். நீங்கள் அங்கே இருக்கிற மாநில பஸ்களை எல்லாம் பாருங்கள். அங்கே இருக்கிற நிலைமைகளை எல்லாம் பார்த்துவிட்டு, தமிழ்நாட்டை ஒப்பிட்டுப் பேச வேண்டும். ஆகவே, போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு மாபெரும் சரித்திரத்தை, எங்களுடைய புரட்சித்தலைவி ஆட்சிதான் கொண்டு வந்திருக்கிறது என்பதற்காகத்தான், உங்கள் மத்திய சர்க்காரே இதற்கு ஏழுக்கு ஐந்து பரிசு கொடுத்திருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, திறமையை நீங்கள் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். ஆகவே, எதையாவது சொல்ல வேண்டும், எதையாவது குறை சொல்ல வேண்டும், எதையாவது குற்றத்தை சொல்லிக் கொண்டே இருக்க

[திரு. கே. பி. ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

வேண்டுமென்று நீங்கள் தயவுசெய்து எண்ணக் கூடாது. புரட்சித் தலைவியை நாட்டு மக்கள் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் அத்தனைபேரும் புரட்சித் தலைவி அவர்களுக்கு வாக்களித்து இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த வாக்களித்த மக்களுக்காகவும், அவர்களுக்காக பாடுபடுவதற்காகவும், புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நேர்மையாகவும், நியாயமாகவும், தர்மசிந்தனையோடும், ஆட்சி நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நீங்கள் ஏதாவது குறை சொல்ல வேண்டுமென்றால் இதில் என்ன நியாயம் இருக்கிறது. டெல்லியை எடுத்துக் கொண்டால் நாங்கள் 1008 குறைகளைச் சொல்ல முடியும். அதற்கு நாங்கள் போக விரும்பவில்லை. ஆகவே, உண்மையான ஆட்சியை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதற்காகத்தான் டெல்லி மத்திய சர்க்கார் 7-க்கு 5 பரிசுகளை இங்கே தந்திருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் பாதி இருக்கிறது.

பிற்பகல் 1-50

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ஒரே ஒரு நிமிடம் பேசி முடித்துவிடுங்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : அதேபோலத்தான் மாணவர்கள் பிரச்சினை. ஒவ்வொரு தொழிலாளியையும் பார்க்கிறார் புரட்சித் தலைவி. தொழிலாளிகளைப் பார்க்கிறார், வியாபாரிகளைப் பார்க்கிறார், மாணவர்களைப் பார்க்கிறார் புரட்சித் தலைவி. அதேபோல், மாணவர்கள் 8-ஆம் வகுப்பு வரை படிக்கின்ற மாணவர்கள் எங்கு வேண்டுமானாலும் பஸ்ஸில் செல்லலாம். நான்கூட, 2, 3 நாட்களுக்கு முன் பஸ் விட்டுவிட்டு வந்தேன். முந்தைய ஆட்சிக் காலத்தில் ஆயிரம் பேர் இருந்தால்தான் பஸ்ஸே விடுவார்கள் கிராமத்திற்கு. இப்பொழுது 200 பேர் இருக்கிற இடத்திற்கு நானே போய் பஸ் விட்டுவிட்டு வந்தேன், புரட்சித் தலைவியினுடைய பெயரைச் சொல்லி, இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்கு முன். அந்த ஊர் பெயர் கூட, மாம்பள்ளி என்று நினைக்கிறேன். பேரூர் தொகுதியில் மாம்பள்ளி என்ற கிராமத்திற்கு 200 பேர் இருக்கிற அந்தக் கிராமத்திற்கு, அங்கே நானே சென்று பஸ் விட்டேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அங்கே இருக்கிற பள்ளி மாணவர்கள் புரட்சித் தலைவி வாழ்க, வாழ்க என்று சொல்லிவிட்டுச் சென்றார்கள். அவர்கள் பஸ்ஸே பார்த்தது இல்லை. அப்பேற்பட்ட கிராமங்களுக்கெல்லாம் இன்றைக்கு பஸ் சென்று கொண்டிருக்கிறது. ஆகவேதான், இந்த ஆட்சி நல்ல ஆட்சி என்பதை மக்கள் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேமாதிரி.. (மணியடிக்கப்பெற்றது) இன்னும் நிறைய இருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ஒரே ஒரு பாயிண்ட் மட்டும் சொல்லி முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : முக்கியமான சமாசாரம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : எது வேண்டுமானாலும் ஒரே ஒரு பாயிண்ட் மட்டும் சொல்லி முடியுங்கள்.

திரு. கே. பி. ராஜு : இப்பொழுது ஸ்பேர்ஸ் வாங்குவதற்கு, டயர் போன்றவற்றை வாங்குவதற்கு, தனியாரிடமோ அல்லது கூட்டுறவு சொசைட்டி மூலமாகவோ வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு ஒரு தொழிற்சாலையையே ஆரம்பிக்கலாம். தொழிற்சாலை ஆரம்பித்தால் நல்ல லாபம் கிடைக்கும். அதுவும் கோவை மாவட்டத்தில் ஆரம்பிப்பீர்களேயானால் அது சிறப்பாகச் செயல்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : போதும் நேரம் இல்லை. இன்னும் மூன்று பேர் பேச வேண்டும்.

திரு. கே. பி. ராஜு : தொகுதி பிரச்சினையைப்பற்றிப் பேச வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சர் உங்களுக்கு நிறையசெய்து கொண்டிருக்கிறார். அது எல்லோருக்கும் தெரியும். பேப்பரை அவரிடம் கொடுத்துவிடுங்கள். எல்லாவற்றையும் செய்து கொடுத்துவிடுவார். திரு. இளம்வழுதி.

திரு. இளம்வழுதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள் - நிருவாகம் பற்றி 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் மீதும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் மீதும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின் மீதும் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிற இந்த விவாதத்திலே நான் சார்ந்திருக்கிற திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களை கூறுவதற்கு தாங்கள் வழங்கிய மேலான வாய்ப்புக்கு நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக வெளியே பேசுகின்றபோது, பந்திக்கு முந்து என்று சொல்வார்கள். அதாவது பந்தியிலே தாமதமாக சென்றால் லேட்டாக செல்பவர்களுக்கு ஒன்றும் கிடைக்காது. ஆனால், சட்டமன்றத்திலே

[திரு. இளம்வழுதி]

[1994 ஏப்ரல் 7]

விவாதத்திற்கு முந்தி, நம்முடைய வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஏறத்தாழ 2 மணி நேரத்திற்கும் அதிகமாக நேரம் எடுத்துக்கொண்டு அவரே சாப்பிட்டுவிட்டார். எங்களுக்கு எல்லாம் நேரம் இல்லை. எனவே, இருக்கின்ற நேரத்தில் எதிர்க்கட்சி வரிசையிலே நாங்கள் பேசுகின்றபோது கொஞ்சம் நேரம் கூடக் குறைய பார்த்துக் கொடுக்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. இளம்வழுதி, 5 நிமிடங்கள்தான் உங்களுக்கு பேச அளிக்கப்படுகிறது.

திரு. இளம்வழுதி : 5 நிமிடத்திலே என்ன பேச முடியும். மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே நீங்கள் ஐந்து நிமிடம் என்றதால் சுருக்கமாகச் சொல்லிவிடுகிறேன். இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல்வேறு கருத்துக்களை வலியுறுத்திச் சொன்னார்கள். நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கூட, பல்வேறு காலக்கட்டங்களில் இங்கே உரையாற்றுகிறபோது, நாட்டிலே, இந்தியாவிலே, சிறப்பான போக்குவரத்துத் துறை தமிழ்நாட்டிலே இருக்கிற போக்குவரத்துத் துறைதான் என்றும், இங்கே இருக்கின்ற பேருந்துகளைப் போல் எழிலாகவும், சிராகவும், சிறப்பாகவும், பேருந்துகள் வெளி மாநிலங்களிலே இல்லையென்றும் பெருமையோடு அடிக்கடி நினைவு கூறுவார். நானும் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அந்த அளவிற்கு ஆசியாவிலேயே, உலக அளவிலேயே, 7 கண்டங்களிலேயே, எங்கேயும் இல்லாத அளவிற்கு நம்முடைய நாட்டிலேதான் சிறப்பான பேருந்துகள் ஓடுகின்றன.

இந்த இடத்திலே நம்முடைய — பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதற்கு அடிப்படைக் காரணம் என்ன என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்தக் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பிலேயே கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. பேருந்துகள் எல்லாம் எப்போது நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டன என்று இங்கே தெளிவாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. எங்களுடைய தானைத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் முதலமைச்சராக இருந்தபோது பெரிய பஸ் முதலாளிகள், நூற்றுக்கணக்கான பேருந்துகளை வைத்திருந்தவர்களிடத்திலிருந்தெல்லாம் அந்தப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தி அதற்கான நஷ்ட ஈட்டை முறையாகக் கொடுத்து அவற்றை எல்லாம் அரசுடைமையாக்கி அந்தப் பேருந்துகள்தான் இன்றைக்கு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமாகவும், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமாகவும், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகமாகவும், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகமாகவும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. இளம்வழுதி]

கழகமாகவும், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமாகவும் இப்படிப் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக பெருகி சிறப்பாக இயங்கிக்கொண்டு இருக்கிறன. எங்களுடைய தானைத் தலைவர்.....

பிற்பகல் 1-55

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய உறுப்பினர் அவர்கள் ஏதோ அவர்களுடைய காலத்தில்தான் பேருந்துகள் எல்லாம் தேசிய மயமாக்கப்பட்டன என்று சொன்னார்கள். அது முற்றிலும் உண்மைக்குப் புறம்பான விஷயம். எங்களுடைய காங்கிரஸ் ஆட்சியின்போது இன்றைக்கு இருக்கிறாரே முன்னாள் ஜனாதிபதி திரு. வெங்கட்ராமன் அவர்கள் தொழில் அமைச்சராக இருந்தபோது முதலிலே 175 மைல்களை தேசியமயமாக்கினார்கள். பிறகு 150 மைல், பிறகு 100 மைல் பிறகு 75 மைல் இப்படி எங்கள் காலத்திலே படிப்படியாக தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். அன்றைக்கு தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்ஸில் ஏறினால் சவர்லட் கார் என்று சொல்வார்களே, அந்தக் காரிலே ஏறி சவாரி செய்வது போன்று நாங்கள் அசையாமல் போய்க்கொண்டிருந்த காலம் அது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. இளம்வழுதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பொன்னம்மா அக்கா அவர்கள் அவருக்கே உரிய பாணியில் இங்கே அவர்களுடைய ஆட்சிக் காலத்திலேதான் அது நடந்தது என்று சொன்னார்கள். நான் இல்லை என்று மறுக்கவில்லை. இன்றைக்கு 19 போக்குவரத்துக் கழகங்களாகப் பெருகிச் சிறப்போடு இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்றால் அன்றைக்கு இருந்த பெரிய, பெரிய பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்து பெற்று அரசுடைமையாக்கப்பட்டு இன்றைக்கு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகமாக, சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமாக மாறி சிறப்பாகத் திகழ்ந்துகொண்டிருக்கிறது என்றால் அதற்கு அடிப்படைக் காரணம் எங்களுடைய தானைத் தலைவர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள்தான் என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. அந்த வகையில்தான் இங்கே எடுத்துச் சொன்னேனே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. அதேபோல இன்றைக்கு.....

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு வணிகவரித்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. வ. சத்தியமூர்த்தி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அன்று அவர்கள் தனியாருடைய பேருந்துகளை எல்லாம் தேசியமயமாக்கி, அந்தப் பேருந்துகளை எல்லாம் எடுத்துக்கொண்டது உண்மை. ஆனால் தனியாரிடமிருந்து ஓட்டை பேருந்துகளைத்தான் அரசாங்கத்திற்கு எடுத்துக்கொண்டார்கள். அவைகளை எல்லாம் கண்டம் செய்துவிட்டு இந்த இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் ஆட்சியில் ஆண்டுதோறும் நூற்றுக்கணக்கான புதிய பேருந்துகளை வாங்கி அந்தக் கழகங்களை நடத்துவதால்தான் இன்றைக்கு இந்திய அரசாங்கமே விருது வழங்குகிற அளவில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. இளம்வழுதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஓட்டை உடைசல் பஸ் என்று சொன்னால் அதற்காக நான் வருத்தப்படவில்லை. ** இங்கே மூத்தவரான அண்ணன் எஸ்.டி.எஸ். அவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களிடம் கேட்டுப் பார்த்தால் தெரியும். ஏனென்றால் அவர் அன்றைக்கு எங்களோடுதான் இருந்தார். எந்த அளவுக்கு வனப்பான பேருந்துகளை எல்லாம் கையகப்படுத்தி அதற்குரிய நஷ்டஈட்டைக் கொடுத்து நாங்கள் வாங்கினோம்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. பரிதி இளம்வழுதி பேசும்போது ** என்று சொன்னார்கள். அது அவைக்குறிப்பிலே இருந்து நீக்கப்படுகிறது. நீங்களும் புதிதாக வந்த உறுப்பினர்தான்.

திரு. இளம்வழுதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் அமைச்சர் அவர்கள் மனம் நோகவேண்டும் என்பதற்காகச் சொல்லவில்லை ** என்று சொல்லவில்லை. ** அதைத்தான் சொன்னேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அதைத் திரும்பத் திரும்ப விளக்க வேண்டாம்.

திரு. இளம்வழுதி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய பெயரால் இயங்குகிற போக்குவரத்துக் கழகம் பற்றி நம்முடைய உறுப்பினர்கள்

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க மாற்றப்பெற்றது.

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. இளம்வழுதி]

எல்லாம் வெகுவாகப் பாராட்டிப் புகழ்ந்து பேசினார்கள். உள்ளபடியே நான்குட அதை வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதுபோன்ற எழிலார்த்த பஸ் எந்த மாநிலத்திலும் கிடையாது. இத்தனை சிறப்புக்குரிய பேருந்துகள் வேறு எந்த மாநிலத்திலும் கிடையாது. நம்முடைய நாவலர் அவர்கள் கூட அந்தப் பேருந்தைத் துவக்கி வைக்கிறபோது அருமையாக உரையாற்றினார்கள். இந்த பஸ்ஸை யாராலும் நிறுத்த முடியாது அது நீண்ட காலத்திற்கு இயங்கும் என்பதைச் சொல்லிவிட்டு அதிலே இருக்கிற நவீன வசதிகள் பற்றி எல்லாம் குறிப்பிட்டார்கள். கழிப்பிடங்கள் கூட அதிலே இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஆகவே அந்த பஸ்ஸின் மூலம் நம்முடைய மாநிலத்தில் இருப்பவர்கள் மட்டும் பயன் அடையவில்லை. வேறு மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் பயன் அடையுமா? இந்தக் கழிவுகள் எல்லாம் உண்மையிலேயே அண்டை மாநிலங்களுக்குச் செல்கின்றன. அந்த அடிப்படையில்தான் கூறினேனே தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை. ஆனால் இந்த இடத்தில் ஒன்றை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். நான் பேசுகிறபோது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் கூட ஒரு வார்த்தை சொன்னார்கள். உங்களுக்குத் தெரியும். மருத்துவமனையில் மரணம்.....

பிற்பகல் 2-00

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் முன் அனுமதியோடு, பேரவையின் அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது. திரு. பரிதி இளம்வழுதி ஒரு நிமிடத்தில் முடித்துக்கொள்ளுங்கள்.

திரு. இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மருத்துவ மனையிலே மரணத்திற்குப் போராடிக் கொண்டிருக்கின்ற நோயாளிகளைப் பார்த்து இவர்கள் கவலைக்கிடமாக இருக்கின்றார்கள் என்று சொல்வார்கள். அதுபோல, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கவலைக்கு இடமாக இருக்கின்ற பஸ்களை எல்லாம் ஒன்று சேர்த்து அதற்கு அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெயரை வைத்து இருக்கின்றார்கள். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அரசியல் உள்நோக்கத்தோடு அவர் ஒரு கருத்தை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார். பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்தோமே தவிர, பழைய பேருந்து என்று

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

பிரிக்கப்படவில்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியப்படுத்துகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே உலக வங்கியிடம் பணம் பெற்று அங்கே இந்தக் பேருந்துகளை புதிதாக மாற்றிக்கொண்டு இருக்கிறோம். இருக்கின்ற பேருந்துகளை இரண்டாகப் பிரித்தோமே தவிர இந்த பணிமனையிலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை வேறு பணிமனைகளுக்கு மாற்றவோ வேறு பணிமனைகளிலே இருக்கின்ற பேருந்துகளை இங்கே மாற்றவோ சாத்தியம் இல்லை. அது போன்று ஒரு தவறான எண்ணத்தை உருவாக்குகின்ற வகையில் மாண்புமிகு டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு நமது சட்ட வல்லுநராக வாழ்ந்து காட்டிய அண்ணல் அம்பேத்கார் அவர்களுடைய பெயரை வைத்த காரணத்திற்காக பொறாமை உணர்வோடு நீங்கள் இந்த கருத்துக்களைச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்களே தவிர, நல்ல கருத்துக்களாக உங்கள் கருத்துக்கள் இல்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. பரிதி இளம்வழுதி, திரு. கே. ஆர். ராஜு ஏதோ சொல்கிறேன் என்கிறார். திரு. கே. ஆர். ராஜு.

திரு. கே. ஆர். ராஜு : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இவர் நேஷனலைஸ் பண்ணியது நம் நீலகிரி மாவட்டத்தில் முக்கியமான ஒன்று. இவர் வந்து பெரிய பெரிய கம்பெனிகளை 6 மாத டைமிலே எல்லாம் பணியாளர்களுக்கு நோட்டீஸ் கொடுத்து, நமது நீலகிரி மாவட்டத்திலே சுமார் 120 பஸ்களை ராத்திரி ஒரு மணிக்கு வந்து போலீசோடு பிடுங்கி, ஒருவிதமான முன் அறிவிப்பும் இல்லாமல், ஒரு மணிக்கு திருடன் போல வந்து எடுத்திருக்கிறார்கள். ஒரு கவர்ன்மெண்டிலே வந்து பிறைவேட்டிலே திருடுகின்ற மாதிரி திருடிக்கொண்டு போய் இருக்கிறார்கள், இந்த ஏஜெண்டுகள், திராவிட முன்னேற்றக் கழக கவர்ன்மெண்டிலே. அதை நீங்கள் கேட்டுப் பாருங்கள்.

திரு. இளம்வழுதி : பஸ் முதலாளிகளுக்காக இவ்வளவு பரிந்து வாதாடுகிறார். (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினருடைய பேருந்துகள் 32-ஐ எடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் அவர்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

குறிப்பிட்டார்கள். (குறுக்கீடு) ஒரு நிமிடம் இருங்கள். இன்றைக்கும் வழக்கு நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. எடுத்த அந்த பேருந்துகளுக்குரிய கட்டணம் செலுத்தப்படவில்லை. பழைய பேருந்துகளாக இருந்தாலும், கட்டணத்தைச் செலுத்தாமலே நீங்கள் கொள்ளை அடிப்பதைப்போல பறித்துவிட்டீர்கள் என்ற அந்த குறைபாடு இருக்கிறது என்பதைத் தான் அவர் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்.

திரு. இளம்வழி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஆகவே டாக்டர் அம்பேத்கார் அவர்களுடைய பெயரிலே போக்குவரத்துக் கழகத்தை அமைத்து விட்டார்கள் என்பதற்காக நான் பொறாமைப் பட்டு குதர்க்கமாகப் பேசுவதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நானும் அண்ணல் அம்பேத்கார் அவர்கள் எந்த சமுதாயத்திலே பிறந்தார்களோ அந்த சமுதாயத்திலே பிறந்தவன் தான். எனவே அவர் பெயராலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் அமைப்பதை உள்ளபடியே நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால் அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவங்குகிற நேரத்திலே, டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் என்று எழுதிவிட்டு, பின்னர் டாக்டர் என்பது அடிக்கப்பட்டுவிட்டு, பின்னர் எதிர்ப்புக் கிளம்பிய பிறகு மீண்டும் டாக்டர்..... (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இதிலே ஒன்றை தெளிவுபடுத்தியாக வேண்டும். இதை நான் சுட்டிக்காட்டுவதற்குக் காரணம் மறைந்த நம்முடைய தலைவர் டாக்டர் எம்.ஜி.ஆர். அவர்களுடைய போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்குகிறபோது அந்த பேருந்துகளிலே எழுதுகிறபோது எம்.ஜி.ஆர். என்றுதான் பெயரிடப்பட்டிருக்கிறது. டாக்டர் என்று இல்லை. அதுபோல, நம்முடைய புரட்சித் தலைவி பேருந்து கழகத்தை துவக்குகிறபோது ஜே.ஜே. என்று தான் அதிலே போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆக மாண்புமிகு ஹுப்பினர் அவர்கள் வேண்டுமென்றே ஒரு களங்கத்தை உருவாக்குகின்ற வகையில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களிடம் இந்த அரசின் மீது ஒரு காழ்ப்புணர்ச்சியை உருவாக்குவதற்காக ஒரு முயற்சியை மேற்கொண்டிருக்கின்றார்களே தவிர, அதிலே ஏற்பட்ட குறைபாடுகள் அங்கே இரண்டு பணிமனைகளிலே தவறி டாக்டர் என்று எழுதிவிட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு அரசிடத்திலேயிருந்து மாண்புமிகு

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க மாற்றப்பெற்றன.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோடையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவிக்கு இது கவனத்திற்கு வந்தவுடனே, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய தலைவராக இருக்கின்ற அண்ணல் அம்பேத்கார் அவர்களுடைய பெயரில் டாக்டர் என்று பெயர் பொறிக்கப்பட வேண்டுமென்று அவரே கட்டளையிட்டாரே தவிர, உங்களைப் போன்றவர்கள் கோரிக்கை வைத்து அந்த கட்டளை நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, டாக்டர் அம்பேத்கார் மிகப் பெரிய மனிதர். அவர் மிக மிகப் பெரிய மனிதர். அவருக்கு டாக்டர் பட்டம் இருந்தாலும் இல்லாவிட்டாலும், அம்பேத்கார் என்றால் அவருக்கு அந்த மதிப்பு இருக்கும். அன்றைக்கு எங்களாலே டாக்டராக போடுவது அவருடைய மதிப்பைக் குறைப்பதாகும். பேரறிஞர் அண்ணாவினுடைய பல்கலைக்கழகம்கூட டாக்டர் அண்ணா என்றுதான் போட்டு இருந்தது முதலிலே. டாக்டர் அண்ணா பல்கலைக்கழகம் என்று சொல்வதே அது இல்லாமல் இருந்தாலே அண்ணாவுக்கு மதிப்பு என்று சொல்லி டாக்டர் என்பதை நாங்கள்தான் எடுத்தோம். ஆக டாக்டர் என்று இல்லாமல் இருப்பதே கூட, அம்பேத்கார் அவர்கள் மதிப்பு குறையாது. அம்பேத்கார் என்றாலே உலகம் பூராவும் தெரியும்.

ஆகவே, டாக்டர் இல்லாமல் இருப்பினும் கூட அம்பேத்கார் அவர்களுடைய மதிப்பு குறையாது. அம்பேத்கார் என்றாலே என்னைக்கும் அவருடைய பெயருக்கு மதிப்பு தான்.

முற்பகல் 2-05

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : திரு. செ.கு. தமிழரசன். (குறுக்கீடு) இல்லை. அவர் ஏற்கெனவே கேட்டிருக்கிறார். அவர் சொல்லட்டும்.

திரு. செ. கு. தமிழரசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தியாவிலே வேறு எங்கும் இல்லாத அளவுக்கு அண்ணல் அம்பேத்கார் பெயரிலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை உருவாக்கியது நம்முடைய தமிழக அரசு புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெயலலிதாவினுடைய அரசு தான். (மேசையை தட்டும் ஒலி) அதிலே டாக்டர் அம்பேத்கார்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. செ. கு. தமிழரசன்]

என்று தான் அவர்கள் பதிவு செய்திருக்கிறார்கள். நிர்வாகத்திலே யாரோ சிலர் தெரியாமல் செய்த தவறை மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவியினுடைய நினைவுக்கு நாங்கள் கொண்டு போனபோது, டாக்டர் என்று போடுங்கள் என்று அவர்களே உத்தரவு போட்டார்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். அவர்கள் எழுதவில்லை என்று நான் அந்தக் கோரிக்கையை முதல்வரிடம் கொண்டு போனபோது ஏன் எழுதவில்லை, அவருக்கு டாக்டர் என்று போடுங்கள், அதை போடாமல் விட்டது தவறு என்று அவர்கள் டாக்டர் என்று போட சொன்ன பின்னாலே, இன்றைக்கு அது போடப்பட்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல், நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பரிதி இளம்வழுதி அவர்கள் ஏதோ பொறாமையின் பெயரிலே அவர்கள் அம்பேத்கார் பெயரிலே அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தியதால் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய செல்வாக்கு புரட்சித் தலைவிக்கு வந்துவிடும் என்பதனாலே இதை கொச்சைப்படுத்தி பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் *ஆட்சியிலே இருந்தபோது (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. இளம்வழுதி உட்காருங்கள், அவர் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். (குறுக்கீடு) இல்லை, தமிழரசன் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். (குறுக்கீடு) சரி. அதை வேண்டுமானால் மாற்றிக்கொள்ளலாம்.

திரு. செ. கு. தமிழரசன்: அவர் ஆட்சியிலே இருந்தபோது, எந்தத் தலைவர் என்னுடைய வழிகாட்டி என்று அவருடைய சுயசரிதையிலே சொன்னாரோ, அந்தத் தலைவர் பேராசிரியர் தந்தை சிவராஜ் அவர்களுடைய மகனை டிஸ்டிம் செய்தவர் * அவர்* ஆனால் நம்முடைய தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அந்த தந்தை சிவராஜ் அவர்களுக்கு இன்றைக்கு சென்னையிலே திருவுருவ சிலை வைக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். (மேசையை தட்டும் ஒலி) எந்தத் தலைவரை தன்னுடைய வழிகாட்டி என்று தி.மு.க. தலைவர் * அவர்கள் குறிப்பிட்டார்களோ தாத்தா இரட்டைமலை சீனிவாசன், அந்தக் குடும்பம் நலிந்து கிடந்தபோது இன்றைக்கு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அமைச்சர் பரமேஸ்வரனுடைய மனைவிக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் நிதி அளித்திருக்கிறார்கள். (மேசையை தட்டும் ஒலி) ஆகவே, என்னுடைய வழிகாட்டிகள் என்று யாரை சொன்னார்களோ அவர்களுடைய குடும்பத்தையே பழிவாங்கியவர் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர்*.

* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க
மாற்றப்பெற்றது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: திரு. பரிதி. இளம்வழுதி, கடைசியாக ஒரே ஒரு கோரிக்கையைச் சொல்லலாம்.

திரு. இளம்வழுதி: நான் என்ன சொல்ல வந்தேன் என்றால், ஏன் எழுதவில்லை என்பது என் கோரிக்கை அல்ல, எழுதியதை ஏன் அழித்தீர்கள் என்பதுதான் என்னுடைய கோரிக்கை. அதுதான் நிர்வாகத்தில் நடந்த தவறு என்று சொல்கிறீர்களே, (குறுக்கீடு) அவர் காரில் போகிறவர், அவருக்கு என்ன தெரியும்? அங்கே போய் பார்த்தால் அல்லவா தெரியும். அழித்தது அப்படியே அடையாளம் இருக்கிறது. நான் பஸ்ஸில் தான் வருகிறேன் ஆட்டோ ரிக்ஷாவில் தான் வருகிறேன். அவர்கள் வசதியானவர்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். இன்னொன்று, மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போதெல்லாம் சாலை விபத்துக்கள் சர்வ சாதாரணமாக ஆகிவிட்டது. இதற்குக் காரணம் அரசாங்கம் என்று நான் சொல்ல வரவில்லை. ஆனால், சாலை விபத்துக்கள் ஏன் நடைபெறுகின்றன என்பதை சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதற்கான விதிமுறைகள் இருக்கின்றன, அதன்படி கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இன்றைக்குப் பார்த்தால் செய்தித் தாளில் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து ஒரு அறிவிப்பு வந்திருக்கிறது. அதாவது பணியிலிருந்து ஓய்வுப் பெற்ற நடத்துனர்கள், ஓட்டுநர்கள், இவர்கள் எல்லாம் மீண்டும் வேலையில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டு இருப்பதாக அதற்கான அறிவிப்பு செய்து இருப்பதாக வந்திருக்கிறது. ஆகவே, பணியிலிருந்து ஓய்வுபெற்றவர்களுக்கு 58 வயது ஆகிறது. 58 வயதிற்கு மேலே சிலபேர் திடகாத்திரமாக இருப்பார்கள். சிலபேர் நிச்சயமாக கண் பார்வை குறைந்தவர்களாக இருப்பார்கள். ஆற்றல் குறைவாக உள்ளவர்களாக இருப்பார்கள். இப்படிப்பட்டவர்களை ஓட்ட சொன்னால் எப்படி இருக்கும்? 6 மணி நேர நேரத்தில் திருச்சிக்கு ஓட்டப்படுகிறது என்று சொன்னால் ஒரு வயதான தாத்தா டிரைவரிடம் கொடுத்தால் அது போக 9 மணி நேரம் ஆகும். அதுமட்டுமல்லாமல், சமயத்திலே, எதிரிலே வண்டி வருகின்றது, அதன் லைட் போடப்பட்டு வந்தால் கண் கூசினால் அதனால் விபத்துக்கள் எல்லாம் ஏற்படும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்த அறிவிப்பு வந்ததனுடைய விளைவு, அதுபற்றி நன்றாக தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். இப்பொழுது ஏப்ரல், மே மாதத்திலே, இந்த சம்மர் சீசன் என்று சொல்லுவார்களே, இதிலே

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

கூடுதலாக நாங்கள் பேருந்துகளை 50 லிருந்து 100 பேருந்துகளை இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதிலே ஓய்வுபெற்றவர்கள் என்று சொன்னால், நீங்கள் சொல்வது போல அல்ல, 58 வயது முடிந்த உடன், 2 மாதம், 1 மாதத்திற்குள் ஓய்வு பெற்றவர்களை மட்டும் தான் தேர்வு செய்கிறோமே தவிர முழுமையாக 60 வயது, 61 வயது என்று அல்ல, அதுவும் டெம்பரரியாக இந்த 2 மாத காலத்திற்கு மட்டுமே எடுப்பதற்கு இன்றைக்கு நாங்கள் உத்தரவு வழங்கியிருக்கிறோம். எந்தக் காலக் கட்டத்தில் எடுத்தாலும் வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்திலிருந்து இளைஞர்களை தேர்வு செய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி உத்தரவு வழங்கியிருக்கிறார்கள். அந்த கருத்தின் அடிப்படையிலேதான் நாங்கள் பணியாளர்களை இன்றைக்கு நியமித்துக்கொண்டிருக்கிறோம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. இளம்வழுதி: நான் இதை குறிப்பிடுவதற்கு காரணம் வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்துவிட்டு எவ்வளவோ இளைஞர்கள் வேலை இல்லாமல் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்ற எண்ணத்தில்தான் சொன்னேனே தவிர ...

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு தான் அது போன்ற நிலைமை ஏற்பட்டது. நான் உங்களிடத்திலே சொல்கிறேன். வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்திலேயிருந்து, பதிவு செய்தவர்களை நாங்கள் வேலைக்கு எடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், 15 நாட்களுக்கு முன்பு அவர்களுக்கு நாங்கள் அந்தக் கடிதங்களை எழுத வேண்டும். அதற்குப் பிறகு வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்திலிருந்து பட்டியல் வந்தவுடன் உடனடியாக அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். அதற்குப் பிறகு தேர்வு செய்ய வேண்டும். தேர்வு செய்த பிறகு, அவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்க வேண்டும். ஆகவே அதிலே காலதாமதம் ஏற்படும் என்ற காரணத்தாலே, 58 வயதாகி ஓய்வு பெற்றிருக்கிறவர்களை 10 அல்லது 15 நாட்களுக்கு மட்டும் பணியில் அமர்த்துவதற்கு நாங்கள் நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம்.

பிற்பகல் 2-10

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இளம்வழுதி, போதும். இன்றைக்கு பதிலுரையும் வைத்திருக்கிறோம். திரு. எஸ். வி. சண்முகம். (குறுக்கீடு) அடுத்த மானியக் கோரிக்கையில் பேசலாம். (குறுக்கீடு) திரு. இளம்வழுதி.

[1994 ஏப்ரல் 7]

திரு. இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு இட ஒதுக்கீடு பற்றி நாம் இங்கே ஒரு சட்டத்தை உருவாக்கி இருக்கிறோம். தனிச் சட்டமே இயற்றி, ஜனாதிபதிக்கு அனுப்பியிருக்கிறோம். இன்னும் அங்கேயிருந்து ஒப்புதல் வரவில்லை. நான் அதற்குள்ளே போகவில்லை. இட ஒதுக்கீடு என்று ஏற்கெனவே இருக்கிற உரிமை பறி போகக்கூடாது என்பதற்காக இங்கே ஒரு சட்டத்தை உருவாக்கி இருக்கிறோம். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த இட ஒதுக்கீட்டுக் கொள்கைக்கு எதிராக, நம்முடைய மாநில அரசாங்கத்திலே, போக்குவரத்துத் துறையிலே இட ஒதுக்கீட்டு முறையைப் பின்பற்றாமல் விளையாட்டு வீரர்களுக்கு ஒரு கோட்டா, இசைக் கலைஞர்கள் குடும்பங்களுக்கு ஒரு கோட்டா, உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்கு ஒரு கோட்டா, அரசாங்கத்திற்கு நிலம் தந்தவர்களுக்கு ஒரு கோட்டா என்ற முறையிலே வேலை வாய்ப்பு தருவதாகச் சொல்லி, ஒசையின்றி அதிகாரிகள் காரியத்தை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதுமட்டுமல்ல, சென்ற வாரம் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரே பகுதியைச் சேர்ந்த 20 பேர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: முடிக்கட்டும்.

திரு. இளம்வழுதி: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்திலிருந்து யார் யாருக்கு இன்டர்வியூ அனுப்புகிறார்கள் என்றால், 1983. -ம் ஆண்டு பதிவு செய்தவர்களுக்குதான் அனுப்புகிறார்கள். இந்த 20 பேரை நியமித்து இருக்கிறார்களே, இவர்கள் எல்லாம் 1991-லே பதிவு செய்தவர்கள். இவர்களுக்கு இன்டர்வியூ அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இதை விசாரித்துக் கேட்டபோது, அவர்கள் எல்லாம் அரசாங்கத்திற்கு நிலம் தந்தவர்கள், அந்த முன்னுரிமையிலே தந்திருக்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். உண்மையிலேயே அவர்கள் அரசாங்கத்திற்கு நிலம் தந்தார்களா அல்லது போலிச் சான்றிதழ் பெற்று அந்த வேலைவாய்ப்பு பெற்றார்களா? செங்கற்பட்டில் இருக்கிறவர்கள் தரம்புரியில் எப்படி நிலத்தை அரசாங்கத்திற்குத் தர முடியும்? (மணியடிக்கப்பெற்றது)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அவருடைய கட்சிப் பத்திரிகையை வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் பேசுகிறார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7]

திரு. இளம்வழுதி: இல்லை, தினமணி பத்திரிகை.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: எந்தப் பத்திரிக்கையாக இருந்தாலும் பதில் சொல்லுகிறேன். அதற்கு மறுப்பு வந்திருக்கிறது. பார்த்தீர்களா? பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகத்திலே நிலம் தந்தவர்கள் என்று செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலிருந்து சில பேர்கள் போர்ஜரி சாடிபிகேட் கொடுத்து, தேர்வு செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்ற தவறான செய்தியை அவர்கள் தந்தார்கள். அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய நிர்வாக இயக்குநரை நான் அழைத்துப் பேசியதில், ஒருவரைக்கூட அந்தப் பணியில் அமர்த்தவில்லை என்ற உறுதியைச் சட்டமன்றத்தில் தெளிவாகச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்தப் பதிவை மீண்டும் தினமணிப் பத்திரிகைக்குக் கொடுத்ததற்குப் பிறகு, ஒரு மறுப்பும் வந்திருக்கிறது. அந்த மறுப்பை நீங்கள் பார்க்கவில்லை. ஏதாவது செய்தி கிடைத்தால் போதும், அதை வைத்துக்கொண்டே பேசலாம் என்று நீங்கள் கருதிக் கொண்டிருந்தால் இந்த அரசு உரிய பதிவைச் சொல்லுவதற்கு என்னைக்கும் தயங்காது. தவறு யார் செய்தாலும் மாண்புமிகு இதயதெய்வம், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள், அவர்களமீது கடுமையான நடவடிக்கை எடுப்பார்களே தவிர, அந்தத் தவறு எங்களுடைய ஆட்சியிலே நடைபெறாது, உங்களுடைய ஆட்சியில் வேண்டுமானால் இருக்கலாம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர்.

* மாண்புமிகு திரு. ஏ. எம். பரமசிவன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட வேலை வாய்ப்பு அலுவலகங்களிலிருந்து ஒழுங்காக, முறைப்படி, சீனியாரிட்டிப்படிதான் அனுப்பப்படுகிறது. இதுகாறும் எந்த முறைகேடும் நடைபெறவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். எங்கே இருந்தாலும் —சென்னை நகரானாலும், மதுரை நகரானாலும் கம்ப்யூட்டர் முறையில் அனுப்பப்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். கண்ணப்பன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, விளையாட்டுத் துறையிலே நியமிக்கப்படுவது புற்றி நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இளம்வழுதி சொன்னார்கள். விளையாட்டுத் துறையிலே ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு திறமை

[திரு. எஸ். கண்ணப்பன்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

உள்ளவர்களை, தகுதி உள்ளவர்களை எடுக்க வேண்டுமென்று அதற்கென்று தனி கோட்டா, ஸ்போர்ட்ஸ் கோட்டா என்று இருக்கிறது. அது எல்லா ஆட்சிக் காலத்திலேயும் இருக்கிறது. இந்த ஆட்சியில் புதிதல்ல. நாங்கள் வந்த பிறகு செய்தது போலவும், இவர்கள் ஆட்சிக் காலத்தில் இல்லாதது போலவும் சொல்லுகிறார்கள். எல்லா ஆட்சிக் காலத்திலும் ஸ்போர்ட்ஸ் கோட்டா என்று எடுக்கிறார்கள். இன்றைக்கு தமிழ்நாடு மின் வாரியத்தைப் பொறுத்தமட்டிலே ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு, எந்த அளவுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு — அதற்கு போர்ட் நார்ட்ஸ் மற்றும் ரூல்ஸ் என்று இருக்கிறது. இதன்படிதான் எடுக்க முடியும். அதை மீறி எதுவும் செய்ய முடியாது. ஏதோ தவறாக எடுப்பதைப் போல் சொல்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) எடுத்திருக்கிறோம். நம்முடைய காலத்திலும் ஸ்போர்ட்ஸ் கோட்டாவில் எடுத்திருக்கிறோம். இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் தான் இன்றைக்கு ஸ்போர்ட்ஸில் வெற்றி பெற்றிருக்கிற நிலையில் இருப்பதை நாம் பார்க்கிறோம். இந்தியாவில் முதல் பரிசு ஸ்போர்ட்சில் நமக்கு. நாம் 90 பாயின்ட் வாங்கியிருக்கிறோம். நமக்கு அடுத்து அரியானா 70 பாயின்ட் வாங்கியிருக்கிறது. மூன்றாவதாக வந்திருக்கிற உத்தரப்பிரதேசம், அவர்கள் 18 பாயின்ட்தான் வாங்கியிருக்கிறார்கள். அதற்குப் பின்னாலேதான் மற்ற மாநிலங்கள். ஆகவே தகுதியுள்ளவர்களை தகுதியின் அடிப்படையிலே ஸ்போர்ட்ஸ் விதிகளுக்குட்பட்டு அந்தக் கோட்டாவில் எடுத்திருக்கிறோம். அப்படி தகுதி பெற்றவர்களில் இந்தியாவிலேயே தமிழ்நாடு தலை நிமிர்ந்து நிற்கிறது.

மிற்பகல் 2-15

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. சேங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நான் சொல்கிறபோது உங்கள் கட்சிப் பத்திரிகையில் பொய்யான செய்தி வந்திருக்கிறது என்று சொன்னேன். அப்போது அவர் எங்களுடைய கட்சிப் பத்திரிகையில் அல்ல, அது தினமணி என்று சொன்னார்கள். ஆகவே அவர்களுடைய கட்சிப் பத்திரிகையில் வருவது அத்தனையும் பொய் என்று அவரே ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எஸ். வி. சண்முகம். (குறுக்கீடு) போதும், நாம் இன்றைக்கே பதிலுரை வைக்கவேண்டும். (குறுக்கீடு) உட்காருங்கள். திரு. எஸ். வி. சண்முகம்.

*திரு. எஸ். வி. சண்முகம்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேசுகின்ற வாய்ப்பினைத் தந்த தங்களுக்கு என்னுடைய நன்றியை முதலிலே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

போக்குவரத்து சார்ந்த சில விஷயங்கள் மாத்திரம் நான் கோடிட்டுக் காட்டலாம் என்று கருதுகிறேன். போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டியது மத்திய, மாநில அரசுகளுடைய கடமையாகும். வெறும் மாநில அரசுடைய கடமை மட்டுமல்ல, மத்திய அரசுக்கும் முழு பங்கு இருக்கிறது. மத்திய மாநில அரசுகளுடைய இன்றியமையாத கடமைகளில் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியது தலையாய கடமையாகும். மாநில அரசுகள் பஸ்களை விடுகின்றன என்றால் நம்முடைய மாநில அரசு பேருந்துகளை விடுகிறது என்றால், மத்திய அரசும் அதன் பங்கிற்கு ஏதாவது செய்தாக வேண்டும். அப்படிச் செய்திருக்கிறதா என்று பார்த்தால் மத்திய அரசும் செய்திருக்கிறது. பேருந்துகள் ஓடுவதற்கு இன்றியமையாத டீசலுக்கு விலையை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அவர்களால் முடிந்ததைச் செய்திருக்கிறார்கள். மாநில அரசு பேருந்துகளை விடுவதற்கு முயற்சிகளை செய்யும் போது அதற்கு உதவி செய்து இன்னும் இயங்குகிற அளவுக்கு உந்து சக்தியோடு உதவி செய்வது மத்திய அரசின் கடமை. துரதிருஷ்டவசமாக நம் நாட்டு மத்திய அரசு ஒரு தடவையல்ல, இரண்டு தடவையல்ல, ஐந்து தடவை விலையை உயர்த்தியது. இன்னும் டீசல் விலை உயர்வோடு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களுக்கும் வரி விதித்தும் விலை உயர்த்தியும் இப்படி 60 சதவீதம் அளவுக்கு சகல பொருள்களின் மீதும் விலையை மத்திய அரசு உயர்த்தியிருக்கிறது. இது மிகவும் வேதனைக்குரியதாகும். இது பொதுவான நிலை. ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் இருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துக்களின் நிலையும் இப்படித்தான் இருக்கிறது. இதிலே இருக்கிற வேடிக்கை என்னவென்றால் டீசலுடைய விலையையும் உயர்த்துவது, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்களின் விலைகளையும் உயர்த்துவது, அப்புறம் பஸ் கட்டணத்தை குறை என்று உண்ணாவிரதம் இருப்பது. அதையும் செய்வது, மத்திய அரசு, இதையும் செய்வது மத்திய அரசின் கட்சி. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் இளம்வழுதி அவர்கள் பேசும்போது பேருந்துகளையெல்லாம் தேச உடமையாக்கிய கொள்கையை முதன்முதலாக அமல் படுத்தியவர் அவருடைய தலைவர் என்று சொன்னார். ஒன்றை நான் நினைவு படுத்த விரும்புகிறேன். அவருடைய தலைவர் அவர்கள் ஆட்சியை விட்டு இறங்கிப் போகிறபோது, 1030 தேசிய உடமையாக்கப்பட்ட பஸ்களை நிறுத்திவிட்டுத்தான் போனார். அது அமைச்சருடைய புள்ளி விவரங்களில் தெளிவாக இருக்கிறது. அப்படி நிறுத்தப்பட்ட ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்களையும் ஓட வைத்து, மேலும் 4,000 புதிய பஸ்களையும் ஓடவைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை மறந்து விடக்கூடாது.

[திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

பிற்பகல் 2 -20

இவ்வளவு கஷ்டங்களுக்கு மத்தியிலும், மத்திய அரசு போட்டிருக்கிற வரி விதிப்புகள், டீசல் விலை உயர்வுகளையும் வைத்து மொத்தமாகப் பார்த்தால், ஏறத்தாழ 110 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வந்திருக்கவேண்டும். ஆனால் திறமையான நிர்வாகம் காரணமாக 50 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நஷ்டம் வந்திருக்கிறது. இப்படிப் போக்குவரத்து சார்ந்த விஷயங்களைப் பார்க்கும்போது பஸ்களுடைய தரத்தைப் பார்க்கவேண்டும். கேரளாவில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள், கர்நாடகாவில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள், புரட்சி பேசுகின்ற மேற்கு வங்காளத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள், இவைகளை நீங்கள் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கவேண்டும். மேற்கு வங்காளத்திற்குப் போயிருந்தோம். அங்கே உள்ள பஸ்களுக்கு மூஞ்சியே இல்லை. பம்பரை கழட்டியே வைத்துவிட்டார்கள். ஹரியானா, உ.பி., ம.பி. ஆகிய இடங்களைப்பற்றிச் சொல்லவே வேண்டியதில்லை. அங்கே இருக்கக்கூடிய பஸ்களைவிட, நம்முடைய லாரிகள் ரொம்ப சிறந்தது, என்று அவர்களே சொல்கிறார்கள். நம்முடைய பஸ்களில் தரம் இருக்கிறது. இன்றைக்கு நம்முடைய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்து நிலையத்தில் போய் நின்றோமானால் நம்முடைய அம்மா பேராலே இருக்கக்கூடிய பஸ் வந்தால், ஆந்திரா, கர்நாடகா வண்டியிலே ஏறினாலும்கூட அந்த டிக்கெட்டை திருப்பித் தத்துவிட்டு இதிலே ஏறலாமா என்று நினைக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அத்தகைய தரம், வெளி மாநிலத்துக்குப் போகும்போது நம்முடைய பஸ்ஸிக்கு மரியாதை, அந்த மாதிரி நம்முடைய பஸ்ஸின் தரம் பாதுகாக்கப்பட்டு இருக்கிறது.

தொழிலாளிகளினுடைய நிலை, அதுவும் பாதுகாக்கப்பட வேண்டும். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் இளம்வழி சொன்னார். இந்த ஆட்சியிலேதான் போராட்டம் இல்லாமல் தொழிலாளி வர்க்கம் சலுகைகளைப் பெற்று என்பதை அவர் மறந்துவிடக்கூடாது. போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுடைய தலைவர் வி. பி. சிந்தன், கலைஞர் கருணாநிதி ஆட்சிக் காலத்திலே பேர்ரடியுபோதுதான் சுத்தியால் குத்தப்பட்டார்; கே. எம். சுந்தரம் தாக்கப்பட்டார்; குசேலர் அடித்து நொறுக்கப்பட்டார். போராட்டம் நடக்காத நாளே இல்லை. அந்த நாட்களை மறந்துவிடக்கூடாது.

அதேமாதிரி பஸ் கட்டணமும் தரமாக இருக்கிறது. தொழிலாளிகளுக்கும் சலுகைகள் அதிகம். கட்டணமோ குறைவு. ஆனால், அங்கே ஒட்டை, உடைசல் பஸ்களுக்கு — கேரளாவிலே இருக்கக்கூடிய பஸ்ஸுக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 15 காசு, கர்நாடகத்தில் 16-1/2 காசு, ஆந்திராவிலே 17 காசு—ஒட்டை, உடைசல் பஸ்ஸுகளுக்கெல்லாம் காசு அதிகம் இருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

ஆனால், ஒழுங்கான அருமையான நம்முடைய பஸ்ஸுக்கு 14 காசு, கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது இங்கே. அங்கே போராடமாட்டார்கள்; இங்கே போராடுவார்கள். சிலர் சொல்லுகிறார்கள், தனியார் 2, 3 பஸ் வைத்து இருக்கிறார்கள்; அதனால் லாபகரமாக இருக்கிறது; ஆனால் 15 ஆயிரம் பஸ் இருக்கிற இடத்தில் நஷ்டமாக இருக்கிறது என்று. தனியார், தொழிலாளர்களுக்கு 33 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். தட்டிக் கேட்டால் வீட்டுக்கு அனுப்பி விடுவார்கள். அங்கே போனஸ் உண்டா? பி.எப். உண்டா? மற்ற சலுகைகள் உண்டா? ஆனால், ஒரு போக்குவரத்துத் துறை என்று வரும்போது, அதைப் பயன்படுத்துபவர்களுக்கு வசதி இருக்க வேண்டும். அங்கே பாடுபடுபவர்களுக்கு வசதி வேண்டும். டிரைவர், கண்டக்டர் தொழில் என்ன சாதாரணமான தொழிலா? ஒரு டிரைவர் தனது கண், காது, கை போன்ற எல்லா அவயங்களையும் இயக்குகிறார்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அதோடு பேசி முடித்து விடலாம்.

திரு. எஸ்.வி. சண்முகம்: தொழிலாளர்களுக்கு இந்த அரசு எவ்வளவோ சலுகைகள் கொடுத்து இருக்கிறது. பென்ஷன் ஸ்கீம் எங்கேயும் இல்லை. அவர்கள் குடி இருக்க இடம் கொடுத்து, இன்னும் வீடு கட்டிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய பிள்ளைகள் படிக்க பண உதவி கொடுக்கப்படுகிறது.

அடுத்து, தியாகிகளை இந்த போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு மதிக்கிறது? தியாகிகளை எல்லாம் இப்போது பார்த்தோம் என்றால், அவர்களுக்கு அம்மா அவர்கள் மரியாதை கொடுத்து, பெட்டியை வேறு கொடுத்துவிட்டார்கள். அதில் தியாகி என்பதற்கு ஒரு முத்திரை. அவர்கள் அந்த பெட்டியைத் தூக்கிக்கொண்டு, தங்களுடைய கார்டை காட்டிவிட்டு, வி.ஐ.பி. சீட்டில் உட்கார்ந்து விடுவார்கள். அவர்களுக்கு இத்தகைய சலுகைகள் எல்லாம் வழங்கப்பட்டு இருக்கிறது. மேலும், பெண்கள், குழந்தைகள், நோயாளிகள், ஊனமுற்றவர்கள், படிக்க வாய்ப்பு இல்லாத ஏழைகள் — இவர்களுக்கு எல்லாம் இன்றைக்கு சலுகை வசதி செய்யப்பட்டு இருக்கிறது.

ஆளுநர் உரைக்கு நன்றி தெரிவித்து முதலமைச்சர் அவர்கள் இறுதியாகப் பேசும்போதே சொன்னார்கள். ஜான் மேநாட்டு கெயியன்ஸ் அவர்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஒரு அரசு என்பது எப்படி இருக்க வேண்டும்? செய்ததையே செய்துவிட்டு பழகக்குள்ளேயே இருக்கக் கூடாது. புதுமைகளைச் செய்ய வேண்டும் என்றார்கள். அந்த முறையிலே இந்தப்

[திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

[1994 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்துத் துறை செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இப்போதுள்ள மசல் பற்றாக்குறைக்கு என்ன ஆல்டர்நேடிஸ்? பேட்டரியில் இயங்க வைத்தால் எப்படி இருக்கும்? 'எத்தனால்' என்கிற புதிய சக்தி மூலம் இயக்கினால் சரியாக இருக்குமா என்றெல்லாம் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படியெல்லாம் தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையிலே செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என் என்றால், நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உடனேயே எண்ணெயாக ஆக்கிவிடுகிறார்கள். அவர்கள் என்ன நினைக்கிறார்களோ, அதை நிறைவேற்றுகிறார்கள். அந்த அளவுக்கு இந்த மாநில அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. அதையெல்லாம் பாராட்ட மனமில்லாதவர்கள், இன்றைக்கு வசை பாடிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள்.

போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றி இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் பேசினார்கள். அந்த ரிங்ஸ் வாங்கியதிலே என்ன ரேட்? கீழே பட்டை வாங்கியதிலே என்ன ரேட்? டிஃப்ரன்ஸ் இருக்கிறது; அங்கே 27, இங்கே 21 என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் கேட்க விரும்புகிறேன், மத்திய அரசாங்கத்திலே இருப்பவர்களைக் கேட்க விரும்புகிறேன், தமிழ்நாட்டிலே போக்குவரத்துத் துறைக்காக மத்திய அரசு என்ன செய்து இருக்கிறது? ஏதாவது செய்தது உண்டா? சேது சமுத்திரத் திட்டம் என்பது தமிழ்நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு மாத்திரமல்ல, இந்தியாவின்னுடைய வளர்ச்சிக்கே அடிப்படையானது. அது ஒரு நீண்ட நெடிய காலக் கோரிக்கையாக இருக்கிறது. இராமேஸ்வரத்துக்கு அருகாமையிலே கால்வாய் வெட்டப்படுமேயானால், சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் பயனாக 400 கிலோ மீட்டர் சுற்றிப் போவது மிச்சமாகும்.

சிந்தித்தது உண்டா, சிந்திப்பது உண்டா, கோரிக்கை வைத்திருக்கிறீர்களா, அதெல்லாம் ஒன்றும் கவலை இல்லை. அதுபற்றி சிந்தனை இல்லை. அதைப்போல ஒரு பரீ போர்ட்-எப்படி சிங்கப்பூரில் சுங்க வரி இல்லாமல் பரீ போர்ட் இருக்கிறதோ, அதுமாதிரி ஒரு பரீ போர்ட் வேண்டுமென்று கேட்டு, அது தூத்துக்குடியாக இருக்க வேண்டுமென்று மாநில அரசு சொல்லி இருக்கிறது. அதை கோவாவிற்கு கொண்டு போக முயற்சி நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

பிற்பகல் 2-25

போக்குவரத்திற்கு உள்நாட்டுக்குள்ளே உள்ள நீர் நிலைகளை தொடர்பு செய்ய வேண்டும். எப்படி லண்டனில் தேம்ஸ் நதி இருக்கிறதோ, கல்கத்தாவில் ஹூக்ளி நதி இருக்கிறதோ, அதுமாதிரி இங்கே பக்கிங்காம்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எஸ். வி. சண்முகம்]

கால்வாயைக் கொண்டு வர வேண்டும். அதை ஒழுங்குபடுத்தலாம். அதற்கெல்லாம் மத்திய அரசு உதவி செய்ய வேண்டும். அதைச் செய்வதில்லை, யோசிப்பது இல்லை. ரெயில் போக்குவரத்து என்றால் மத்திய அரசு எங்கோ கொண்டு போகும். ஏதாவது திட்டத்தைச் சொல்வார்கள். வருடத்திற்கு ஒரு கோடி, 2 கோடி என்று கொடுப்பார்கள். நான் சொல்வதற்கு காரணம், போக்குவரத்துத் துறையில் மத்திய அரசு நமக்கு உதவி செய்வதில்லை. புறக்கணிக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால், தமிழ்நாட்டினுடைய நலன் என்றாலே மத்திய அரசுக்கு வேப்பங்காயாக கசக்கிறது. கடலில் விழுகிற மகாநதியைத் திருப்புவதற்கு ஒப்புக்கொள்ள மாட்டார்கள். கேரளாவில் கடலில் விழுகிற தண்ணீரை திருப்புவதற்கு அனுமதி தர மாட்டார்கள். பக்கிங்காம் கால்வாய் சீரமைப்புக்கு அனுமதி தரமாட்டார்கள். ஆகவே, இதற்கெல்லாம் கோரிக்கை வைக்க மாட்டார்கள். இதற்கெல்லாம் பாத யாத்திரை நடத்த மாட்டார்கள். ஆகவே, நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், இந்த மாநில அரசினுடைய போக்குவரத்துத் துறையை குறை சொல்வதற்கு யாருக்கும் அருகதை கிடையாது. அதுவும் குறிப்பாக மத்திய அரசில் இருப்பவர்களுக்கு கொஞ்சம் கூட அருகதை இல்லை என்று கூறி, இந்த போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து அமர்கிறேன், வணக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: திரு. எச். எம். ராஜு, இன்று அமைச்சர் பதிலுரையும் இருக்கிறது. ஆகவே, சுருக்கமாக முடித்துவிடுங்கள்.

* திரு. எச். எம். ராஜு: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள், நிருவாகம், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளில் எனக்கு பேச வாய்ப்பு அளித்த தங்களுக்கு நன்றி கூறி ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நமது மாநிலத்தில் 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன. சுமார் 1.50 லட்சம் பயணிகள் தினமும் பயணம் செய்கிறார்கள். நாட்டின் மக்கள் தொகையில் தமிழ் நாட்டினுடைய சதவீதம் 6.6 சதவீதம். அதேசமயத்தில் நாட்டினுடைய வண்டிகள் எண்ணிக்கையில் நம் மாநில சதவிகிதம் 7.4 சதவீதமாகும்.

நீலகிரி மாவட்டத்தில் மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் 18.2.1994 அன்று உதயமானது என்று எல்லோருக்கும் தெரியும். எங்களுக்கு 367 பேருந்துகள்தான் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை

[திரு. எச். எம். ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிறார்கள். எங்களுக்கு மேலும் 300 பேருந்துகள் தேவைப்படுகிறது என்பதை என்னுடைய கோரிக்கையாக இந்த மன்றத்தில் வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். புதிய கழகங்கள் இலாபத்தில் இயங்க வேண்டுமென்றால் புதிய தடங்களில் குறைந்தது 600 பேருந்துகள் தேவைப்படுகின்றன. புதிய புதிய தடங்களை அறிமுகப் படுத்த வேண்டும். வரி விதிப்பில் சலுகை கொடுத்தாக வேண்டும். சென்னை மாநகர் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிப்பில் சலுகை எவ்வாறு கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறதோ, தனியார் பேருந்துகளுக்கு எவ்வாறு மூன்று மாதத்திற்கு 60 ரூபாய் என்று சொல்லி இருக்கிறீர்களோ, அதுமாதிரி புதிய போக்கு வரத்துக் கழகமாகிய மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் சலுகை அளிக்க வேண்டும். ஒரு இருக்கைக்கு 240 ரூபாய் என்ற வகையில் வரி விதித்து சலுகை கொடுத்தால்தான் சில கோடி ரூபாய் மிச்சமாகும். அவ்வாறு செய்தால்தான் புதிய போக்குவரத்து சிறப்பாக நடக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பழைய பேருந்துகளை மாற்றி புதிய பேருந்துகளை எங்களுக்குத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்போது பழுது பார்த்தல், சீர் செய்தல், பணிமனை வசதி ஆகியவை அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. முக்கியமாக வெளியூரில் பராமரிப்பு, பணிமனை வசதி அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. இதை அரசு கருத்தில் கொள்ள வேண்டும். மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தேவைப்படும் புதிய தடங்கள் சிலவற்றை சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். உதகையிலிருந்து திருப்பத்தூர், திருநெல்வேலி, இராமேசுவரம், மதுரை, சேலம், திருச்சி, ஈரோடு, திருச்சூர், கோழிக்கோடு, குருவாயூர் போன்ற பகுதிகளுக்கும், கூடலூரிலிருந்து மைசூர், குண்டல்பேட் போன்ற பகுதிகளுக்கும், கோத்தகிரியிலிருந்து சத்தியமங்கலம், கோபி, பொள்ளாச்சி, ஈரோடு போன்ற பகுதிகளுக்கும், குன்னூரிலிருந்து பழனி, பொள்ளாச்சி, சத்தியமங்கலம், கோபி போன்ற பகுதிகளுக்கும் புதிய தடங்களை எங்களுக்குத் தர வேண்டும். அதைப்போல கிராமப் பேருந்துகள் என்று எடுத்துக்கொண்டால் உதகையிலிருந்து காட்டேரி டேம், கோடேரி, கேத்தி பாலாடா, ஹோரநள்ளி, மோரிகல், தங்காடிலிருந்து முள்ளிகுர் வழி எம். பாலாடா, முள்ளிகுர் — குன்னூர் வழி அதிகரட்டி, ஊட்டி — கொலகம்பை வழி ஹாரகுச்சி மேல்நிலைப்பள்ளி, கிரேக்மோர் எஸ்டேட் வழியாக ஒரு தடம் வேண்டும். ஊட்டி-மானார் எஸ்டேட், ஊட்டி-பிக்கோள் போன்ற பகுதிகளுக்கு கிராமப் பேருந்துகள் தேவைப்படுகின்றன. நகரப்பேருந்துகள் நீலகிரி மாவட்டத்தில் எண்ணிக்கையில் குறைந்த அளவில் இருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எச். எம். ராஜு]

பிற்பகல் 2-30

உதகையிலிருந்து எடப்பள்ளிக்கு லவ்டேல், பழைய அருவங்காடு வழியாகவும், உதகையிலிருந்து எடக்காடு, வழி லவ்டேல், காத்தடிமட்டம், கன்னேரி போன்ற இடங்கள் வழியாகவும், ஊட்டியிலிருந்து தொரை அட்டிக்கு ஒரு நகரப் பேருந்தும், உதகையிலிருந்து இத்தலார் கிராமத்திற்கு ஒரு நகரப் பேருந்தும், உதகையிலிருந்து எம். பாலாடா வழியாக எமரால்டிற்கும், உதகையிலிருந்து கீழ்க் குந்தாவிற்கு லவ்டேல், கைகாட்டி வழியாகவும், உதகையிலிருந்து முள்ளிகுருக்கு எமரால்டு வழியாக நகரப் பேருந்துகளை இயக்கவேண்டும், காரணம் எல்லாத் தடங்களும் 35 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவாக உள்ளதால், இந்தத் தடங்களில், எங்களுடைய நீலகிரிமாவட்டத்தில் கண்டிப்பாக நகரப் பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

மேலும், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக மதுரையிலிருந்து, கோவை, ஊட்டி, கூடலூர், மைசூர் வழியாக ஹாசன் வரையிலும், உதகையிலிருந்து ஆந்திரப் பிரதேசத்தில் உள்ள திருப்பதி வரையிலும், உதகையிலிருந்து பாண்டிச்சேரி வரையிலும் சென்று கொண்டிருந்த பேருந்து வழித் தடங்கள் தற்போது நிறுத்தப்பட்டு இருக்கின்றன. மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் உதகைக்கு மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவக்க வரும்போது, ஜூன் மாதத்தில் இருந்து இயக்கித் தருகிறேன் என்று சொன்னார்கள் — எங்களது மாவட்ட மக்களுடைய வேண்டுகோளை ஏற்று, வரும் 14.4.1994 தமிழ்ப் புத்தாண்டில் இருந்து இந்த வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க தயவு செய்து மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுத்துச் செய்யவேண்டும் என்று கோரிக்கையை இங்கே நான் வைக்கிறேன்.

மேலும் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களுடைய பெயரில் உள்ள ஜே.ஜே.டி.சி. வண்டிகள் உதகையிலிருந்து கேரள மாநிலத்திலுள்ள கண்ணனூருக்கு, கூடலூர் - கொழிக்கோடு வழியாகவும், உதகையிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு பாலக்காடு வழியாகவும், மதுரையிலிருந்து கர்நாடக மாநிலத்திலுள்ள ஸ்ரவணபெலகுலா, திண்டுக்கல், ஈரோடு சத்தியமங்கலம், நஞ்சன்குடு, கே.ஆர். பேட்டை வழியாகவும், மூன்று புதிய தடங்களை இயங்கவைக்க வேண்டும் என்ற எங்களது மாவட்ட மக்களின் வேண்டுகோளை நான் இங்கே வைக்க விரும்புகிறேன்.

டி.டி.சி. மற்றும் ஜே.ஜே.டி.சி ஆகிய போக்குவரத்துகளுக்கு புதிய டெப்போ ஒன்றை உதகையில் அமைக்கவேண்டும். ஜே.ஜே.டி.சி. மற்றும்

[திரு. எச். எம். ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

டி.டி.சி. ஆகியவற்றிற்கு புதிய பணிமனை எங்களுடைய நீலகிரி மாவட்டத்தில் தேவைப்படுகிறது. மேலும் இந்த இரண்டு கழகங்களுக்கும் புதிய அலுவலகம் இல்லை. புதிய அலுவலகங்கள் எங்களுக்குக் கண்டிப்பாகத் தேவைப் படுகிறது. தற்போது ஒரு சிறிய இடத்தில் டி.டி.சி அலுவலகம் இயங்கி வருகிறது. BTC வாடகை கட்டிடத்தில் இயங்குகிறது. எனவே இதற்கும் புதிய கட்டிடம் தேவைப்படுகிறது.

ஓட்டுநர்கள், நடத்துநர்கள், பணியாளர்கள், அதிகாரிகள் எல்லோருக்கும் எங்களுடைய மாவட்டத்தில் உள்ள உதகையில் குடியிருப்பு வசதிகள் கட்டிக் கொடுப்பது மிகவும் அவசியம். கிராமப்புற பேருந்துகள் நிற்பதற்கு, புதிய பேருந்து நிலையம் ஒன்றினை தற்போது உள்ள மத்திய பேருந்து நிலையம் அருகில் உருவாக்கித் தரவேண்டும். அது வரையில் மத்திய பேருந்து நிலையம் அருகே இருக்கும் இடத்தில் பயணிகள் உட்காருவதற்கு வசதியாக நிழற்குடை ஒன்று அமைத்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கோவையிலிருந்து உதகைக்கு 10 நிமிடத்திற்கு ஒரு பஸ் எங்களுக்கு இயக்கப்பட வேண்டும். மார்ச், ஏப்ரல், மே, மற்றும் ஜூன் மாதங்களில் சுற்றுலாப் பயணிகள் அதிகமாக வருகின்ற வாய்ப்பு இருப்பதால், பொதுமக்களும், பயணிகளும் துன்பப்படாமல் இருக்க, 10 நிமிடத்திற்கு ஒரு முறை பஸ் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விபத்துக்களை எந்த அளவிற்குக் குறைக்க முடியுமோ, அந்த அளவிற்குக் குறைப்பதற்கு அரசு வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வருடத்திற்கு சுமார் 55 கோடி ரூபாய் நஷ்டஈடு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தந்து கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளைக் குறைக்கும் வகையில், வேகம் தவிர்த்தல், ஓட்டுநர்கள் கவனம் கண்ணைக் கூசவைக்கும் முன் விளக்குகளைத் தவிர்த்தல், போக்குவரத்துப் பொறியியல், கல்வி, பயிற்சி, சாலை விதிகளைக் கடைப்பிடித்தல், தண்டனை நடவடிக்கைகள், சாலைகளை உபயோகிக்கும் மக்களுக்கு கல்வி மற்றும் விதிமுறைகளைக் கற்பித்தல் போன்றவைகளுக்கு முன்னுரிமை கொடுத்தால், கண்டிப்பாக விபத்துக்களைத் தவிர்க்கலாம்.

சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கூட்டம் நமது மாநில/மாவட்ட அளவிலும் மாதம் ஒரு முறை கட்டாயமாகக் கூட்டப்படவேண்டும். சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் என்ற வகையில் வருடாவருடம் ஜனவரி மாதம் நடத்தினாலும் வருடத்திற்கு இரண்டு முறைகள், அதாவது ஜனவரி மற்றும் ஜூலை மாதங்களில் நடத்தினால், போக்குவரத்து வழித்தடங்களிலே எவ்வாறு சாலை விதிகள் மீறப்படுகின்றன, எவ்வாறு மக்கள்

1994 ஏப்ரல் 7]

[திரு. எச். எம். ராஜு]

போக்குவரத்திற்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் நடக்கவேண்டும் என்பது போன்றவற்றைச் சொல்லிக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்பதை நான் இங்கு எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இதன் மூலம் போக்குவரத்திற்கு அதிக இடைஞ்சல் இல்லாமல் இருக்க வாய்ப்பு ஏற்படும்.

மேலும் அறுதல் நிதித் திட்டத்தின் மூலமாக கொடுக்கும் பணம் அதிக அளவிலே இல்லை. வண்டியைச் சில சமயத்தில் விபத்திற்கு உள்ளாக்கிவிட்டு, அந்த வண்டியை நிறுத்தாமல் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் ஓட்டிக்கொண்டு சென்றுவிடுகிறார்கள். ஆகவே, தற்போது இறந்து போனவர்களுக்குக் கொடுக்கும் 8,500 ரூபாயை தயவுசெய்து 12 ஆயிரம் ரூபாயாக அதிகரித்தும், படுகாயம் அடைந்தவர்களுக்கு 2 ஆயிரம் ரூபாய் என்று கொடுப்பதை 5 ஆயிரம் ரூபாயாகவும் உயர்த்திக் கொடுக்குமாறு கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சருடைய விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து கொடுக்கும் நிவாரண நிதி தற்போது 3000, 1500,800, மற்றும் 100 என்று இருப்பதை உயர்த்தி 4000, 2000, 1000, 500 என்று வழங்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாகன வரி வசூல் செய்யும்போது, கூட்டம் அதிகமாக உள்ளபடியால், சென்னையிலேயும், மற்றும் மாவட்டந்தோறும், கணிப்பொறியை (கம்ப்யூட்டர் சிஸ்டம்) உடனடியாகக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் டீசல் சேமிப்பைக் கடைப்பிடிக்கும் ஓட்டுநர்களுக்கும், விபத்துக்கள் அதிகம் இல்லாமல் ஓட்டும் ஓட்டுநர்களுக்கும் ஒவ்வொரு வருடமும், சிறந்த ஓட்டுநர் என்ற வகையிலே அவர்களுக்குச் சான்றிதழும் 5 ஆயிரம் ரூபாய் சன்மானமும் கொடுக்கவேண்டும். நேர்மையான நடத்தை கொண்ட நடத்துநர்களுக்கும் மக்கள் தொடர்பு அதிமாக உள்ள நடத்துநர்களுக்கும், ஒவ்வொரு வருடமும் அவர்களுக்கும், மக்களுக்கும் விழிப்புணர்ச்சி வரும் வகையிலே ஓட்டுநர் நடந்துனர்களுக்கு விழிப்புணர்ச்சி வரும் வகையிலே சான்றிதழும் 5 ஆயிரம் ரூபாய் பரிசும் 19 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் அளிக்கவேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 2-35

கன்னியாகுமரிக்கும், நீலகிரிக்கும் மட்டிலும் நமது மாநிலத்திலே தனியார் பேருந்து வசதிகளே கிடையாது. தேசியத்தில் நம்பிக்கை

[திரு. எச். எம். ராஜு]

[1994 ஏப்ரல் 7]

வைத்திருக்கும் நாங்கள் சில சமயத்தில் தேசியத்திலிருந்து பிரிந்து, மாவட்டத்தினுடைய மக்களுடைய குறைகளைச் சொல்லும்போது அதை நாங்கள் சொல்லித்தான் ஆகவேண்டும். நமது மக்களுடைய துன்பம் எப்படி என்றால் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய பணியாளர்கள் போராட்டத்தில் ஈடுபடும்போது ஓட்டுநர்கள்-நடத்துனர்கள் பணியாளர்கள் போராட்டம் நடத்தும்போது கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலும், நீலகிரி மாவட்டத்திலும் உள்ள மக்கள் தனியார் பேருந்துகள் இல்லாததனால் நான்கு நாட்களோ, ஐந்து நாட்களோ மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எங்களுடைய வேண்டுதல் எல்லாம் கண்டிப்பாக அந்தத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் எல்லாம் இந்த இரண்டு மாவட்டத்திற்கு போராட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்கு அளித்து அந்தச் சமயத்தில் அங்கு வண்டிகள் ஓட்டப்பட வேண்டுமென்ற வகையிலே அவர்கள் உதவவேண்டும். இல்லையென்றால் நம் மாநிலத்திலே உள்ள இரண்டே இரண்டு மாவட்டங்களில் எங்களுக்கு துன்பம் அதிகமாக வந்து நாங்கள் மிகவும் துன்பப்படுகிறோம். மாவட்டத்தில் இருந்து மக்கள் எந்த இடத்திற்கும் செல்லமுடிவதில்லை. அந்த மாதிரி அவர்கள் விதிவிலக்கு தரவில்லை என்றால் எங்களுக்கு கண்டிப்பாக 10 சதவீத அளவில் தனியார் பேருந்துகளுக்கு அனுமதி வழங்கவேண்டும். நான் எதற்காக இதைச் சொல்கிறேன் என்றால் 45 நாட்கள் மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள், 367 பேருந்துகள் ஓடுகிறது என்றால், 36 தனியார் பேருந்துகள் இருந்தால் இந்தப் போராட்டக் காலங்களில் கண்டிப்பாக துன்பப்படாமல் தனியார் பேருந்துகளில் இந்த மாவட்டத்து மக்கள் செல்லலாம் என்ற கருத்தை நான் இங்கு சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இல்லையென்றால் கண்டிப்பாக அந்தத் தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள் இந்த இரண்டு மாவட்டங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இல்லாததனால் இந்த மாவட்ட ஓட்டுநர்-நடத்துனர்கள் பேருந்துகளை ஓட்டலாம் என்ற அனுமதியை அவர்கள் வழங்கவேண்டும்.

கடைசியாக நமது திண்டுக்கல் தொகுதி, மருங்காபுரி, வேடசந்தூர் தொகுதி மூன்றையும் இணைக்கும் வகையில் ஒரு பேருந்தை ராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்து பேருந்துகழகம் திண்டுக்கல்லில் இருந்து கடவுர் வரை புதிய பேருந்து இயக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொண்டு, இன்றைய மானியக் கோரிக்கையில் எனக்குப் பேச வாய்ப்பளித்த தலைவர் அவர்களுக்கும் நல்ல உள்ளங்களுக்கும் நன்றியைக் கூறி விடை பெறுகிறேன். ஜெய்ஹிந்த்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுடைய பதிலுரை. ஏராளமான கோரிக்கைகளுக்கு

1994 ஏப்ரல் 7]

[பேரவை தலைவர்]

அவ்வப்போது அவர் ஏற்கெனவே குறுக்கிட்டு பதில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே பொதுவான சிலவற்றுக்கு மட்டும் பதில் சொன்னாலே கூட உங்களுடைய பதிலுரை நிறைவுபெறும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, என்னுடைய உரையைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பேருந்தாக நான் முடித்துவிடுகிறேன். (சிரிப்பு) மேசையைத் தட்டும் ஒலி) முத்தமிழையும் மகுடமாகச் சூடிக்கொண்டு, நான்காவது தமிழாக நாடாளும் எங்கள் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியினுடைய திசை நோக்கி எனது வணக்கத்தைத் தெரிவித்து, என் உரையை துவங்குகின்றேன்.

இந்திய நாட்டிலே வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத வகையில், பிறை நிலா போன்ற குறைந்த செலவில், நிறை நிலா போன்ற நிறைந்த வசதிகளோடு செல்லும் பேருந்துகள் தமிழகத்திலேதான், அதுவும் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசிலேதான் இன்றைக்கு இயக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

எங்கள் இதய தெய்வமே, காலம் உங்களைப் படைத்தது, ஆனால் நீங்களோ காலத்தைப் படைத்துக் கொண்டிருக்கிறீர்கள் என்பதற்குப் பல உதாரணங்கள் இருக்கின்றன. மாணவர்களுக்கு இலவசமாகப் பயணச் சீட்டுகள், உடல் ஊனமுற்றோருக்கு இலவசமாகப் பயணச் சீட்டுகள், விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களுக்கு இலவசப் பயணச் சீட்டுகள், மொழிப் போர் வீரர்களுக்கு இலவசப் பயணச் சீட்டுகள், எல்லைப் போர் வீரர்களுக்கு இலவசப் பயணச் சீட்டுகள், நாடகக் குழுக்களுக்கு சலுகையில் பயணச் சீட்டுகள், அரசு அங்கீகரிக்கிற நாளேடுகளின் செய்தியாளர்களுக்கு இலவசப் பயணச் சீட்டுகள், ஓய்வுபெற்ற போக்குவரத்துத் தொழிலாளிகள் ஆறு ஆண்டுகாலத்திற்கு இலவசமாக பேருந்திலே பயணம் செய்யலாம் என்கிற நிலையை வேறு எந்த மாநிலத்திலேயும் இல்லாத அளவிற்கு உருவாக்கிக் காட்டிய பெருமை, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அரசுதான் செய்திருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத அளவிற்கு தமிழகத்தைப் பொறுத்த வரையிலும் பேருந்திலே பயணம் செய்பவர்களுடைய எண்ணிக்கை நாள்தோறும் 2 கோடி பேர் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

அதேபோல்தான் எல்லா மாநிலத்தைக் காட்டிலும் நம்முடைய மாநிலத்திலே இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகள் மொத்தம் 20,264. அதிலே அரசுப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் 14,689, தனியார்கள் பேருந்துகள் 5,575. இதிலே சிலபேர் சொல்கிறார்கள். எதற்காக நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கேட்டார்கள். நகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையிலும் 7,382 நகரப் பேருந்துகளை நாம் இயக்குகின்றோம். அதுபோல் மலைப் பகுதி பேருந்துகளாக 500 பேருந்துகளை நாம் இயக்குகின்றோம். விரைவுப் பேருந்துகளாக 984 பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் குறிப்பிடுகின்றபோது உதிரிப் பாகங்கள் சரியாக இல்லை, விலை உயர்ந்திருக்கிறது என்று சொன்னார். அந்த உதிரிப் பாகங்களை எங்கேயிருந்து நாங்கள் வாங்குகிறோம் என்று சொன்னால், நம்முடைய மாநிலத்திலே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்ற இந்த அசோக் லேலண்ட், அதிலேயிருந்துதான் அந்த உதிரிப் பாகங்களை நாங்கள் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம். இங்கே நமக்கு வரி கிடையாது. வேறு மாநிலத்திற்குச் செல்கிறபோது அங்கே வரிகள் இருக்கின்றன.

பிற்பகல் 2-40

ஆகவே தவறான தகவல்களை உங்களுக்கு யாரோ கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதை நீங்கள் இங்கே படித்திருக்கிறீர்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். 1982-83-வது ஆண்டு ஒரு டயர் ஓடிய தூரம் 1 லட்சம் கிலோ மீட்டர். தற்போது டயர் ஓடிக் கொண்டிருக்கிற தூரம் 1 லட்சத்து 47 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) 1982-83-வது ஆண்டு ஒரு பேருந்து ஒரு நாளைக்கு ஓடிய தூரம் 310 கிலோ மீட்டர். தற்போது ஒருகிற தூரம் 395 கிலோ மீட்டர் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். நஷ்டத்திற்கு பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. 1990-க்கு பிறகுதான் டீசல் விலை ஏறி இருக்கிறது. அதற்கு முன்னாலே டீசல் விலையில் ஓரளவிற்கு 20 பைசா ஏறி இருந்தது. பல காலக் கட்டங்களில் குறைந்தும் இருக்கிறது. 10 ஆண்டுக்காலம். அன்றைக்கு இந்த பேருந்துகளை இயக்குவது சுலபமான காரியம். ஆனால் இப்போது இயக்குகின்ற காரியம் எவ்வளவு கடினமாக இருக்கிறது என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். டீசல் விலை இந்த 1990-வது ஆண்டிலிருந்து, இந்த அரசு பொறுப்பேற்றுக் கொண்டதற்குப் பிறகு 68.47 சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது. மசகெண்ணை என்று சொல்லப்படுகிற அந்த லூப்ரிகண்ட் ஆயில் 25.20 சதவீதம் ஏறியிருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

டயர் ஒரு குட்டினுடைய விலை 6.6 சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது. ஊதிய ஒப்பந்த அடிப்படையில் 1992-லே நாம் போட்ட ஊதிய ஒப்பந்தத்தின் காரணமாக 29.40 சதவீதம் உயர்ந்திருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது இங்கே சொன்னார்கள். நம்முடைய நிர்வாகத் திறமையின் காரணமாக நம்முடைய அரசு எடுத்துக் கொண்டிருக்கிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளின் காரணமாக மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்தத் துறைக்குக் கொடுத்திருக்கிற பல்வேறு ஆலோசனைகளின் காரணமாக இந்தத் துறை இந்த ஆண்டு III கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகின்ற நிலையை மாற்றி 50 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுகிற அளவுக்கு இந்தத் துறையை இன்றைக்கு சிறப்பான முறையில் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் மேசையைத் தட்டும் ஒலி அதற்குக் காரணம் நிர்வாக திறன் என்பதை இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூறுகிறபோது எங்கே போராட்டம் என்று சொன்னாலும் போக்குவரத்திலே இருக்கிற பேருந்துகளைத்தான் தாக்குகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இந்த 3 ஆண்டு காலத்தில் பார்க்கின்றபோது ஏறக்குறைய எரிக்கப்பட்ட பேருந்துகள் மட்டும் 47. இந்த இரண்டு நாட்களில் மட்டும் 3 பேருந்துகள். மொத்தம் 50 பேருந்துகள் எரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அது தவிர சேதப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகள் இதற்கு முன்னாலே 1321 பேருந்துகள். அதனாலே ஏற்பட்டிருக்கிற நஷ்டம் எவ்வளவு என்று சொன்னால் சுமாராக 5 கோடி ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இவையெல்லாம் இந்த இழப்புக்கு ஒரு காரணம் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதேபோல மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறபோது மற்ற மாநிலங்களோடு நீங்கள் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும் என்றார்கள். மற்ற மாநிலத்திலே அழகு பட பேருந்துகள் வசதியான பேருந்துகள்-உங்கள் மாநிலத்திலே இயக்குவது போல - அங்கேயிருந்து அழகான பேருந்துகள் இங்கே வருகிறது என்று சொன்னால் சிறப்பான பேருந்துகள் இங்கே வருகிறது என்று சொன்னால் நாங்கள் அதை ஏற்றுக் கொள்ளத் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் புறநகர் பேருந்துகளுக்கு நாம் அனுமதித்திருக்கிற கட்டணத்தொகை ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 14 பைசா. அதேபோல விரைவுப் பேருந்துகளுக்கு 14 1/2 பைசா - கேரள மாநிலத்திலே 18 பைசா, 22 பைசா, கர்நாடக மாநிலத்திலே 16 பைசா, 19 பைசா, பஞ்சாபிலே 21 பைசா, 26 பைசா, மகாராஷ்டிரா மாநிலத்திலே 23 பைசா, 25 1/2 பைசா. ராஜஸ்தானிலே 19 பைசா, 23 பைசா, ஆந்திர மாநிலத்திலே 17 பைசா, 21 பைசா, மேற்கு

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

வங்காளத்திலே 18 பைசா, 20 பைசா, குஜராத்திலே 19 பைசா, 20 பைசா.-இதை வைத்துக்கொண்டே சிறப்பான பேருந்துகளை தமிழகத்திலே நாம் இன்றைக்கு இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதற்குக் காரணம் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் நிர்வாக சீர்திருத்தம்தான் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பல்வேறு விவரங்களைக் கோடிட்டுக் காட்டுகிறபோது எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். மாணவர்களுக்கு இங்கேதான் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். வேறு மாநிலத்தில் அவ்வளவாக இல்லை. 50 சதவீதம் இலவச பாஸ் இருக்கிறது. சில மாநிலத்திலே அது கூட இல்லை. நம்முடைய மாநிலத்தைப் பொறுத்த வரையில் மாணவர்களுக்கு மட்டும் இலவச பஸ் பாஸ் வழங்குவதன் வாயிலாக அரசுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற இழப்பு 36 கோடி ரூபாய். அதிலே போக்குவரத்துத் துறை ஏற்றுக் கொண்டிருப்பது 18 கோடி ரூபாய் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். சிலபேர் கூடச் சொன்னார்கள். தனியார் வைத்திருக்கும் பேருந்துகளில் மாணவர்களுக்கு இலவச பாஸ் தரப்படுகிறதா என்றால் இல்லை. ஆனால் இங்கே அவர்கள் நமது பேருந்துக் கழகத்திலே தான் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த இழப்பை தாங்கிக் கொண்டு, அதேபோல நகரங்களிலே — எத்தனை நகரங்களிலே நாம் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். வழித் தடங்களில் பயணம் செய்கின்ற போது அந்த வழித் தடங்களில் சரியான பாதை வசதி இல்லாத கிராமங்களுக்கு எல்லாம் நாம் பேருந்துகளை இயக்கக் கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அது மட்டும் அல்ல, குறிப்பாக நாம் 14,500 பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதிலே 11 ஆயிரம் பேருந்துகள் லாபமற்ற வழித் தடங்களில் இயக்க வேண்டிய சூழ்நிலையில் மக்களுடைய நலனைக் கருத்திலே கொண்டு இயக்கி வருகிறோம். அதே போல குறைந்த கட்டணம் வசூல் ஆகின்ற வழித் தடங்களில் நாம் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டியிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ்கள். காலமெல்லாம் உழைத்துக் கொண்டிருக்கிற தொழிலாளர்கள் இன்புற்று சுற்றுலா செல்வதற்காக வருடத்திற்கு ஒரு முறை அவர்கள் குடும்பத்தோடு செல்வதற்கு இலவச பஸ் பாஸ்கள் வழங்கப்படுகின்றன. அதேபோல இங்கே தனியாரை எடுத்துக் கொண்டால், தனியாரிடத்திலே 2 தொழிலாளர்களை வைத்துக் கொண்டு கூட ஒரு பேருந்தை இயக்கலாம். ஆனால் நம்முடைய தொழிலாளர் சட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே 7 1/2 பேரை

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

வைத்துக்கொண்டுதான் இயக்க வேண்டும். அதேபோல பல்வேறு பணிகளை நாம் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோது இந்த நஷ்டத்திற்கு பல்வேறு காரணங்கள் இருக்கின்றன. நீங்கள் தனியாரை ஒப்பிட்டு பார்த்து ஏன் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே லாபம் இல்லை என்ற ஒரு கேள்வியை எழுப்பிவிடக் கூடாது. தனியார்கள் இயக்குகின்ற பேருந்துகளை எடுத்துக் கொண்டால் 20 சதவீதம் பேருந்துகளைத்தான் நகரப் பேருந்துகளாக அவர்கள் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் நம்மைப் பொறுத்த வரையில் 72 சதவீதம் நகரப் பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதிலே வித்தியாசம் இருக்கிறது. புற நகரப் பேருந்துகளை இயக்குகிறபோது லாபம் இருக்கிறது. ஆனால் நகரப் பேருந்துகளை இயக்குகிறபோது பல்வேறு இடர்பாடுகள், சாலை வசதி சரியாக இருக்காது. வண்டி சரியாக இயங்காத நிலை. இப்படி பல்வேறு நிலைமைகள் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பிற்பகல் 2-45

அதேநேரத்திலே ஓய்வு பெற்ற தொழிலாளி இருக்கிறார் என்று சொன்னால், அறு ஆண்டுக் காலத்திற்குக்கூட அவர் தொடர்ந்து பஸ்ஸிலே பயணம் செய்யலாம். அந்தச் சலுகை இங்கே இருக்கிறது. இன்றைக்குப் பல்வேறு சலுகைகள் இங்கே இருக்கிற காரணத்தினாலேதான் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே குறைந்த நஷ்டத்தை ஏற்படுத்திக் கொண்டு, சிறந்த பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்குக் காரணம், சட்டப்படியாக சலுகைகளைத் தருதல், சொந்த பணிமனைகள் மற்றும் பணியாளர்கள் தங்கும் இடங்கள், அனைத்து வசதிகளுடன் பராமரிக்கும் தனிப்பிரிவுத் தொழிலாளர்களுக்கு இலவச மருத்துவ வசதி, தொழிலாளர்கள் குழந்தைகளுக்காகக் கல்வி வசதி, தொழிலாளர்களுக்காக வீட்டு வசதி, ஒவ்வொரு ஊதிய ஒப்பந்தத்திலும் சம்பள உயர்வுகள். இதுபோன்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்பதை நீங்கள் இன்றைக்கு எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் சித்தாந்திகள் ஆளுகின்ற மேற்கு வங்காளத்தில் தொடர்ந்து 16 ஆண்டுக்காலமாக அந்த ஆட்சி அங்கே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. இதுபோன்ற சலுகைகள் அந்த மாநிலத்தில் இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. அனைத்துப் பேருந்துகளையும் தேசியமயமாக்கினார்களா என்றால் இல்லை. இன்றைக்கு அங்கே இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளை எடுத்துக் கொண்டால் 24 கிலோமீட்டருக்கு மேலே அவர்கள் அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குவதே

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7 இல்லை. அரசினுடைய துறையிலே இருக்கிற பேருந்துகள். அந்த நகரத்துக்குள் மட்டும்தான், நல்ல பாதைகள் இருக்கின்றவற்றை இயக்குகிறார்கள். அதிலேயும்கூட இவ்வளவு கூடுதலாகக் கட்டணங்களை அவர்கள் செலுத்தி அந்தப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

ஆகவே, நம்மைப் பொறுத்தவரையில், நீங்கள் இன்றைக்குக் கேட்கிறீர்கள், பல நண்பர்கள் இங்கே பேசுகிறபொழுது மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பிடுகிறபொழுது, எங்களுடைய கிராமத்திற்குப் பேருந்து வேண்டும் என்று கேட்பார்கள். 200 பேரே மக்கள் ஜனத்தொகை இருக்கும். சில வழித்தடங்களைப் பார்க்கின்றபொழுது ஒரு மாத காலத்திலே 10 பேர் 12 பேர் பயணம் செய்கின்ற நிலை இருக்கிறது. நாங்கள் 4 முறை 5 முறை அந்தப் பேருந்துகளை இயக்குகின்றபொழுது 10 பேர், 12 பேர் பயணம் செய்கிறார்கள் என்று சொன்னால் எவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்படும் என்பதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும்.

இந்த இக்கட்டான சூழ்நிலையிலேதான் தமிழகத்திலே நாம் இன்றைக்குப் பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

சிலபேர் சொன்னார்கள். நம்முடைய புரட்சித் தலைவியைப் பொறுத்தவரையிலும் ஒருகாலத்திலே இந்தியாவுக்குள்ளே தமிழகம் இருந்த காலம் ஒரு காலம். ஆனால், புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பு ஏற்றதற்குப் பிறகு தமிழகத்திற்குள்ளே இந்தியா வந்திருக்கிறது என்பதை (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்த நிலைமையைச் சொன்னால், இதைச் சொல்லும் பொழுது சிலபேர் வியக்கக்கூடும்; சிலபேருக்கு வியாக்கவும் கூடும். நான் இதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம், இதை எடுத்துக் காட்டுவதற்குக் காரணம், ஓய்வு கால சேம நலத் திட்டம் என்பது இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே மட்டுமல்ல; மேலைநாடுகளிலே, கம்யூனிச சித்தாந்திகளே ஆளுகிற மாநிலத்தில்கூட இல்லை அந்த ஓய்வு கால சேம நலத் திட்டம் என்ற திட்டத்தைப் புரட்சித் தலைவிதான் அறிவித்திருக்கிறாரே தவிர வேறு யாரும் அறிவிக்கவில்லை என்பதைத் தொழிலாளர் வர்க்கத்திலே இருக்கின்ற நண்பர்கள் புரிந்து கொண்டாகவேண்டும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

அதேபோலத்தான், நம்முடைய திட்டங்களைப் பார்க்கின்ற பொழுது மத்திய அரசு, விலைவாசி உயர்வுப்பள்ளி என்று ஒரு இடத்தில் சொன்னார்கள், 1992-லே மத்தியிலே இருக்கிற நிதியமைச்சர் குறிப்பிட்டார். இரண்டு ரூபாய் அறிவிக்கின்ற நிலை இருக்கிறது என்று அவர்கள் சொன்னவுடனேயே மாண்புமிகு இதயதெய்வம் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் தொழிலாளர்கள் மீது அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிற நல்லெண்ணம் கொண்டவர்களாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலேதான் 1992 செப்டம்பர் மாதத்திலே புள்ளிக்கு ரூ.2/ அள்ளித் தந்த வரலாற்று நாயகியாக புரட்சித் தலைவி இன்றைக்கு விளங்கிக்கொண்டிருக்கிறார் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

தொழிலாளர்களுடைய பல்வேறு படிக்களை - அலவன்ஸ் அதேபோல எட்டு கோடி ரூபாய்க்கு மேலான சலுகைகள், போக்குவரத்துத் தொழிலாளர் பின்னைகளுக்கு மூன்று பாலிடெக்னிக்குகள், விபத்துக்கள் இல்லாமல் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்களுக்கு வெகுமதி அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதுபோன்ற நிலைமைகள் இன்றைக்கு உருவாகிக் கொண்டிருக்கின்றன.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபொழுது சொன்னார்கள், சொல்கிறபொழுது அது கேட்பதற்கே அழகாகத்தான் இருக்கும். இந்திய நாட்டிலே இருக்கிற அமைப்பைப் பார்க்கிறபொழுது ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டியிலே கொரிய நாட்டின் வீரர்களே பெரும்பாலான பரிசுகளைப் தட்டிச் செல்கிற காலம் ஒரு காலம். ஆனால், இந்திய நாட்டைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்றைக்கு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியின் பொற்கால ஆட்சியில் போக்குவரத்துத் துறையிலே மட்டும் இந்த மூன்றாண்டுக் காலத்திலே, தேசிய விருதுகள் 18 விருதுகளைப் பெற்றிருக்கிற பெருமை இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே தமிழகம்தான் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே கோடிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) ஆகவே, விருதைக் கொடுத்தவர்கள் சாதாரணமானவர்கள் அல்ல, ஒவ்வொரு புள்ளி விவரத்தையும் தெரிந்து கொண்டு, எப்படி நாம் பேருந்துகளை இயக்குகிறோம், எப்படிச் சிறப்பான முறையிலே பேருந்துகளை இயக்குகிறோம், எப்படி மக்களுக்கு இதில் நலம் கிடைக்கிறது என்பதைக் கருத்திலே கொண்டு இந்த விருதுகளை வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

இங்கே இருக்கிற நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். இன்றைக்கு மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகுதான் பெண்களுக்காக முக்கியத்துவம் தர வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே தான் பெண் ஓட்டுநரை நியமித்திருக்கிறோம். இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே ஒரு பெண் ஓட்டுநர் இருக்கிறார் என்று சொன்னால் அது புரட்சித் தலைவி அவர்களின் ஆட்சியிலேதான் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

அதேபோல பெண்களுக்காக இங்கே நான் எண்ணிப் பார்க்கிற போது, மோட்டார் பைக் டாக்கி வைத்துக் கொள்ளலாம்; பெண்களுக்கே அந்த உரிமை வழங்க வேண்டுமென்று, 100 பேர்களை நாங்கள் தேர்வு செய்வதற்கு இருக்கிறோம். அதிலே 69 பேர்கள் இன்றைக்கு உரிமம் வைத்து இருக்கின்றார்கள். மிக விரைவிலே சென்னை மாநகரத்தில் பெண்களே மோட்டார் பைக் டாக்கி ஓட்டுவதற்கு அனுமதிகள் வரவிருக்கிறது. அந்த அனுமதியைப் பெற்றவுடனே, பெண்கள் இங்கே ஓட்டுவார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதேபோலத்தான், பெண்களுக்காக நடத்துனர் பயிற்சி, ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கப்பட வேண்டுமென்று நாங்கள் முடிவெடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதிலே 100-க்கு 30 சதவீத பெண்களுக்கு ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கலாம். இந்திய துணைக் கண்டத்திற்கு மட்டுமல்ல, உலகத்துக்கே எடுத்துக்காட்டாக இந்த மாநிலத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்தத் துறைக்குக் கட்டளை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள் என்பதையும் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) நான் இந்த நேரத்திலே மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 2-50

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரை, எல்லா வகைகளிலும் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திற்கே ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கிறது இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பாராட்டுதலை மத்திய திட்டக் குழு, வழங்கியிருக்கிறது என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல், தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் — நான் சீக்கிரமாகப் பேச வேண்டும் என்பதற்காக விரைந்து பேசிக் கொண்டிருக்கிறேன் — தொழிலாளர் கூட்டுறவு அமைப்பின் மூலமாக,

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

இதற்கு முன்பு தொழிலாளர் கூட்டுறவு அமைப்பே இல்லை, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியில். ஒரு இடத்தை தேர்வு செய்ய வேண்டுமென்றால், நிர்வாக இயக்குநர் தேர்வு செய்வார். அந்த இடத்தைப் பார்க்கிறபோது, அது நல்ல இடமாக இருக்காது. இப்போதுகூட, தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகத்திலே — அது திருச்சியிலே இருப்பவர்களுக்குத் தெரியும் — ஒரு தாழ்வான நிலத்தை ஆர்ஜிதம் செய்ததற்குப் பிறகு, 540 வீடுகளைக் கட்டியதற்குப் பிறகு, அந்த வீடுகளிலே வாழமுடியாத சூழ்நிலை. தண்ணீர் நிரம்பியிருக்கிறது, இரண்டடி தண்ணீர். அந்த நிலையை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்கு ஒரு கூட்டுறவுச் சங்கத்தை, தொழிலாளர்களுக்காக உருவாக்கி, அந்தத் தொழிலாளர்கள் அந்த இடத்தைத் தேர்வு செய்யலாம்; அவர்களே கட்டிடம் கட்டிக் கொள்ளலாம்; அதற்கு வேண்டிய உதவிகளை இந்தத் துறை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையில், ஏறத்தாழ 30 கோடியே, 32 லட்சம் ரூபாய் செலவில் 4,596 வீடுகள் இதுவரையில் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. 1994-95-ஆம் ஆண்டு, ரூ.7.59 கோடி செலவில் 640 குடியிருப்புகள் அழகாக, தொழிலாளர்களுக்காக கட்ட, மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

ஆகி, இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில், பல்வேறு சாதனைகளைப் படைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதேபோல், போக்குவரத்துத் துறையில் வளர்ச்சி நிறுவனத்தைப் பார்க்கிறபோது, இந்த ஆண்டு மட்டும் நிதி நிறுவனத்திலே வைப்பு நிதியாக ரூ. 248 கோடியைத் தாண்டி சென்று, போன ஆண்டைக் காட்டிலும் 33 கோடி ரூபாய் அதிகமாக, இந்தியாவிலே, எந்த மாநிலத்திலும் இல்லாத வகையில், இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள் ஆட்சியிலே சாதனைப் படைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 1994 ஜனவரி வரையிலும், 1,121 கோடி ரூபாய் கடன் தந்துள்ளது. சென்ற ஆண்டைவிட, இந்த ஆண்டு 50 கோடி ரூபாய் அதிகமாகக் கடன், வழங்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் மூலமாக, இன்றைக்கு மொத்தம் 3 கப்பல்களை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். வாடகைக் கப்பல்களாக இன்றைக்கு 13 கப்பல்களை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஈட்டிய

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]
லாபம் 1990-91-ஆம் ஆண்டு 7 கோடியே, 86 லட்சம் ரூபாய். 1991-92-ஆம் ஆண்டு 11 கோடியே 89 லட்சம் ரூபாய். 1992-93-ஆம் ஆண்டு 12 கோடியே, 26 லட்சம் ரூபாய். இந்த ஆண்டு, 1993-94-ஆம் ஆண்டு சுமார் 20 கோடி வரையிலும் லாபம் இருக்குமென்றும் இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) மேலும் கூடுதலாக 3 கப்பல்கள் வாங்குவதற்கு, மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள்; மிக விரைந்து, நமது அரசின் சார்பாகவே, நாம் 3 புதிய கப்பல்களை வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சண்முகம் அவர்கள் பேசுகிறபோது குறிப்பிட்டார்கள். சேது சமுத்திரம் திட்டம் - இதனை நிறைவேற்ற தொடர்ந்து மத்திய அரசை வலியுறுத்தியும், எட்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே எடுத்து கொள்ள வேண்டுமென்று பாரதப் பிரமருக்கு நம்முடைய இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எழுதியதன் விளைவாக, மகத்தான மக்கள் சக்தி படைத்த மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடன், திட்டக் குழு துணைத் தலைவர் பேச வேண்டுமென்று பணிக்கப்பட்டிருக்கிறார் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே மகிழ்ச்சியுடன் நான் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்தத் திட்டம் நிறைவேறுமேயானால், 434 கிலோ மீட்டர் தூரம், இலங்கையைச் சுற்றி வரவேண்டியதில்லை. இதனால், எரிபொருள் சேமிப்பும், 12 மணி நேரம் பயண மிச்சமும் ஆகும் என்பதையும் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

விரைந்துவரும் தொழில் வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்டுதான், கடலூர் துறைமுகத்தில் தனியார் உதவியுடன் அபிவிருத்தி செய்வதற்காக அந்தத் துறைமுகத்தை விரிவுபடுத்துவதற்காக, நாம் நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். அதுபற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மகாபாரதத்திலே கூட, கிருஷ்ணனின் உதவி இன்றி பாண்டவர்கள் வெற்றி பெறவில்லை.....

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: அமைச்சர்களுடைய டபேதார்கள், அமைச்சர் பேசிக் கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், அவர்களுடைய புத்தகக் கட்டுக்களை, எல்லோரும் ஒரே நேரத்தில் வந்து எடுக்க வேண்டும் என்பதில்லை.

1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மகாபாரதத்திலேகூட, கிருஷ்ணனின் உதவியின்றி, பாண்டவர்கள் வெற்றி பெறவில்லை. இராமாயணத்தில்கூட ஆஞ்சநேயர் உதவியின்றி, இராமர் வெற்றி பெறவில்லை. ஆனால், யாருடைய உதவியும் இன்றி, இந்த விஞ்ஞான யுகத்தில் மாபெரும் வெற்றியைக் குவித்துக் கொண்டு வருபவர் நம்முடைய இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே பெருமையோடு சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஒன்றை இங்கே தெரிந்து கொண்டாக வேண்டும். 6 கோடி மக்கள் தொகை இருக்கிற இடத்திலே, இன்றைக்குத் தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரை, 20,408 பேருந்துகளை நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆந்திர மாநிலத்தைப் பார்க்கிறபோது, சுமார் 6 கோடியே, 75 லட்சம், அங்கே இருக்கிற மக்கள் தொகை; அங்கே 12,590 பேருந்துகள்தான் இயக்கப்படுகின்றன. கேரள மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரை, சுமார் 3 கோடியே 20 லட்சம் ஜனத்தொகை அங்கே இருக்கிறபோது, 11,619 பேருந்துகளை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, பீஹார் மாநிலத்தை நாம் எடுத்து கொண்டால், 9 கோடி பேர் இருக்கிறார்கள். அங்கே பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 2,908, இதை நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஆகவே, நம்முடைய மாநிலத்தில் அத்தனைப் பேர்களும் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்வதற்காக வேண்டிய வசதிகளை நமது மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே மகிழ்ச்சியுடன் குறிப்பிட்டுக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

பிற்பகல் 2-55

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இங்கே குறிப்பிடுகிறபோது, பல கருத்துக்களை கோடிட்டுக் காட்டினார்கள். அதேபோலத்தான் இந்த நகரப் பேருந்துகளையும் பார்க்க வேண்டும். தமிழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்றைக்கு 30 கிலோ மீட்டர் இயக்கப்படுகின்ற நகரப் பேருந்துகளில் ரூ.2.90 பைசா. ஆந்திர மாநிலத்தில் ரூ.4.50 பைசா. கேரள மாநிலத்தில் ரூ.5.40 பைசா, கர்நாடக மாநிலத்தில் ரூ.3.25 பைசா, பம்பாய் மாநகரத்தில் 5 ரூபாய், அதேபோல் மகாராஷ்டிர மாநிலத்தில் ரூ.5.50 பைசா, குஜராத் மாநிலத்தில் 4 ரூபாய். நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். குறைந்த கட்டணத்திலே பேருந்துகளை இயக்குவதோடு மட்டுமல்லாமல், சிறந்த சேவைகளைச் செய்வதோடு, அழகானப் பேருந்துகளை கிராமங்களிலே இயக்குவதோடு மட்டுமல்லாமல்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய அத்தனைச் சலுகைகளையும் செய்து கொண்டு இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகம் சிறப்பான முறையிலே இந்திய துணைக் கண்டத்திற்கே ஒரு எடுத்துக்காட்டாக விளங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சில குறைபாடுகள் பற்றி சுட்டிக்காட்டினர். நான் அதையும் எடுத்துக்காட்டியாக வேண்டும். இங்கே நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையிலே இன்றைக்கு நாம் எடுத்துக் கொண்டால் 1987-88-ஆம் ஆண்டு 152 கோடியே 49 இலட்சம், 1992-93-ஆம் ஆண்டு 305 கோடி, அதேபோல் 1993-94-ஆம் ஆண்டு சுமார் 318 கோடி ரூபாய் வருவாய் ஈட்டியிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த அளவிற்கு வருவாய் ஈட்டுகிற துறையாக இந்தத் துறை இன்றைக்குத் திகழ்ந்து கொண்டிருக்கிறது. அதிலே பல்வேறு சாதனைகளைப் படைக்க வேண்டுமென்று மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இந்தத் துறைக்குக் கட்டளை இட்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கட்டளை அடிப்படையிலேதான் சென்னையிலே இருக்கிற 5 வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கம்ப்யூட்டர் முறை இன்றைக்குக் கொண்டுவரப்பட்டு, படிப்படியாக அங்கே கொடுக்கப்படுகின்ற லைசன்ஸ், ஆர்.சி.புக் போன்றவற்றை உடனடியாக வழங்குவதற்காக, ஒரே நாளில், 24 மணி நேரத்தில் வழங்க வேண்டுமென்று உத்தரவு வழங்கியிருக்கிறோம். இப்படிப் படிப்படியாக நாங்கள் பல்வேறு திட்டங்களை உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். நீங்கள் சுதந்திரம் பெற்றதற்குப் பிறகு அதனையே சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறீர்கள். நாங்கள் சுதந்திரம் வாங்குகிறபோது இப்படி இருந்தோம், நாங்கள் தான் சுதர்சட்டை அணிந்து கொண்டிருக்கிறோமே எங்களை விட்டால் யார் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்கிறவர்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) வேறு மாநிலத்தைப் பார்க்க வேண்டும். நீங்கள் பக்கத்திலே ஆளுகின்ற மாநிலத்தைப் பார்த்துவிட்டு, எங்கள் மாநிலத்தைச் சொன்னால் பரவாயில்லை.

படிப்படியாக பல்வேறு திட்டங்களை மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை மனசாட்சியோடு நீங்கள் ஏற்றுக்கொண்டாக வேண்டும். நீங்கள் தேர்தலுக்காக வேண்டுமானால் மேடை போட்டு அங்கே பேசலாம். ஆனால், சட்டமன்றத்திலே நீங்கள் பேசுகிறபோது, அமைச்சர் பெருமக்கள் அதற்குத் தெளிவாக விளக்கங்களைச் சொல்வதற்கு - இங்கே

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

இருக்கின்ற அத்தனை அமைச்சர்களும் அறிவு வாய்ந்தவர்கள்—மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களால் உருவாக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நீங்கள் மறந்துவிடக் கூடாது. தேர்தல் காலத்திலே பொது மக்களுக்கு அளித்த வர்க்குறுதிகளை இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் நிறைவேற்றினார். 50 சீ.சி. என்ற அந்தச் சாதாரணமான 'டு விலருக்கு' இருக்கிற, 'மொப்பட்' என்று சொல்லப்படுகிற அதற்கு வரி விலக்கு அளித்தார்கள். அதிலே 7 கோடி ரூபாய் நமக்கு இழப்பு. அதேபோல், வருடந்தோறும் 2 இலட்சம் வாகனங்கள் இன்றைக்குப் பதிவு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு ஆண்டுக்கு 2 இலட்சம் வாகனங்கள். சென்னையை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு இலட்சம் வாகனங்கள். நீங்கள் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். சென்னை மாநகரம் வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. பாதைகள் அந்த அளவிற்கு சீரமைக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. நடை பாதையிலே ஆக்கிரமிப்பு இருக்கிறது. அதை அகற்ற வேண்டுமென்று சொன்னால் போராட்டம். நான் எண்ணிப் பார்க்கிறேன். எப்படி இந்த பேருந்துகளை இயக்குவது? ஒரு ஆண்டுக்கு ஒரு இலட்சம் வாகனங்கள் புதியதாக பதிவு செய்கிறார்கள். அதுபோக சைக்கிள். அது ஒரு இலட்சம் வந்துவிடுகிறது. இரண்டு இலட்சம் வாகனங்கள் வந்தால், இரண்டு ஆண்டு காலகட்டத்திற்குள் நாங்கள் புள்ளிவிவரங்களை எடுக்கிறபோது ஏறத்தாழ 4 இலட்சம் வாகனங்கள் புதியதாக வந்து கொண்டிருக்கின்றன. எப்படி சென்னை மாநகரத்தில் பேருந்துகளை இயக்குவது என்பதை நீங்கள் சிந்திக்க வேண்டும். அந்த அடிப்படையிலேதான், மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறையில், வரலாற்றிலே இல்லாத அளவிற்கு கடந்த ஆண்டு 151 பணியாளர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். இதை நான் குறிப்பிட்டுக் கூறுவதற்கு காரணம், விரைவாகப் பணிகளை மேற்கொள்ள வேண்டும் எனபதற்காகத்தான். அதேபோல், 5 புதிய ஐப்புகளை வழங்குவதற்காக நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். தஞ்சாவூர், ராமநாதபுரம் ஆகியவற்றில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் கட்டுவதற்கு நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மேசையைத் தட்டும் ஒலி 10 ஆயிரம் வாகனத்திற்கு மேலே, பதிவு செய்யப்பட்டால், கூடுதலாக ஒரு பிரிவு அலுவலகம், ஒரு யூனிட் ஆபீஸ், உருவாக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு வழங்கியிருக்கிறார்கள்.

முன்கூட்டியே கட்டணம் செலுத்தி 'ஆட்டோ' பயன்படுத்தும் முறைகளை மதுரையில் நாங்கள் உருவாக்கியிருக்கிறோம். அதேபோல சென்னை சென்ட்ரலிலும், எக்மோரிலும் கொண்டு வருவதற்கு நாங்கள்

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகிறோம். இன்றைக்கு ஆட்டோவைப் பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். திடீரென்று ஒரு இடத்திலேயிருந்து, சென்னை சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனில் இருந்து வருகிறபோது அவர்கள் 10 ரூபாய், 20 ரூபாய் கேட்கிறார்கள். அந்த நிலையை மாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக நாங்கள் முதற்கட்டமாக மதுரையில் அதை உருவாக்கினோம். அதைச் சென்னையிலும் உருவாக்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டு வருகிறோம். ஆம்னி பஸ் பொறுத்தவரையில் உங்களுக்குத் தெரியும். அதிலே சோதனை செய்யப்படுகிறது. அதிலே தவறு நடைபெறுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறபோது, 1993-ஆம் ஆண்டு மட்டும் சோதனை செய்யப்பட்ட எண்ணிக்கை 46,487. அத்தனை முறை சோதனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆட்டோக்கள் சோதனை செய்யப்பட்டது, 1993-ஆம் ஆண்டில் 39,709 முறை. அதேபோல், லாரிகள், ஹாஃப் பாடி லாரிகள் இருக்கிறதே அவை ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட முறை சோதனை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, எந்தத் துறையை எடுத்துக் கொண்டாலும், மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சிறப்பான முறையிலே சேவைகளை செய்து கொண்டிருக்கிறார் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்து, சில அறிவிப்புகளை உங்களுக்குத் தெரிவித்து என் உரையை முடிக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பசியோடு இருக்கிறார்கள். பசியோடு இருக்கிற உங்களுக்கு இடர்பாடுகள் இல்லாமல் விரைந்து அந்த அறிவிப்புகளை இங்கே வெளியிட இருக்கிறேன் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: சிற்றுண்டிகள் எல்லாம் கொடுத்து பாதி பசியைப் போக்கியிருக்கிறீர்கள். இந்த அறிவிப்பின் மூலம் மீதி பசியையும் போக்கினால் நல்லது. (சிரிப்பு)

பிற்பகல் 3-00

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, தங்கத் தலைவியின் மங்காப்புக்கு மகுடம் சேர்த்தாற்போல மேலும் புகழ் சேர்க்கிற வகையில், கங்கை நதிபோல் கருணை உள்ளம் கொண்ட எங்கள் புரட்சித் தலைவியின் பெயரால் அமைக்கப்பட்டிருக்கிற போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இந்த ஆண்டே புதிதாக 20 சொகுசு குளிர் சாதனப் பேருந்துகளை, கழிப்பிட வசதியோடு கட்டுவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்கிறோம். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல் சென்னை மாநகரத்தை எடுத்துக்கொண்டோமானால் வாகனங்கள் பெருகிக்கொண்டிருக்கின்றன. இதனுடைய பரப்பளவு 1167

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

சதுர கிலோமீட்டர். மக்கள் தொகை 58,46,000. ஆனால் 2,011-லே எவ்வளவு ஜனத்தொகை இருக்கும் என்று சொன்னால் 90 இலட்சம் என்று குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். ஆனால் நாள் ஒன்றுக்கு பயணம் மேற்கொள்ளப்படும் எண்ணிக்கை 74,50,000-ஆக இருக்கும். நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு நபர் 1.33 பயணம் மேற்கொள்கிறார். ஆகவே பொது வாகனங்களில் பயணம் செய்வோர் 42 சதவீதம், கால்நடையாக நடப்போர் 29.5 சதவீதம். சைக்கிள் மூலமாகச் செல்வோர் 14.2 சதவீதம். இரு சக்கர வாகனம் மூலமாகச் செல்வோர் 7.0 சதவீதம். கார், ஜீப் மற்றும் வேன்கள் மூலமாகச் செல்வோர் 15 சதவீதம். இரயில் பயணம் செய்கின்றவர்கள் 13 சதவீதம். பெர்துவாகனங்களிலும் போக்குவரத்துக்கழகப் பேருந்துகளிலும் பயணம் செய்பவர்களின் எண்ணிக்கை 87 சதவீதமாக இன்றைக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. நான் இதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டுவதற்குக் காரணம் மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி இந்தத் துறைக்கு ஒரு கட்டளை பிறப்பித்திருக்கிறார். தொலைநோக்குப் பார்வையோடு, நான் அதைத்தான் முதலிலே குறிப்பிட்டேன். வருகிற தேர்தலைச் சிந்தித்து திட்டங்களைத் தீட்டுகிறவன் ஒரு அரசியல்வாதி என்று சொல்வார்கள். ஆனால் எதிர்கால சந்ததியை நினைத்து ஒரு திட்டத்தைத் தீட்டுபவர் ஒரு அரசியல்ஞானி என்று குறிப்பிட்டேன். அந்த அரசியல் ஞானியாக புரட்சித் தலைவி இருக்கின்ற காரணத்தால் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சென்னை மாநகரத்திலே ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து ஆணையம் ஒன்றை உருவாக்கச் சொல்லியிருக்கிறார். அதை உருவாக்குகிறபோது எல்லா துறைகளையும் ஒன்றாகக் கூட்டி வளர்ந்து வருகிற சென்னையிலே நம்முடைய பேருந்துகளை எப்படி இயக்கலாம் என்பதை நாம் சிந்திக்கப் போகிறோம். பாதைவசதியாக இருந்தாலும் சரி, பேருந்துகளை இயக்குவதாக இருந்தாலும் சரி, சிக்னலாக இருந்தாலும் சரி, பஸ் ஸ்டாப்-ஆக இருந்தாலும் சரி, எப்படி அதையெல்லாம் மாற்றியமைக்கலாம் என்பதைத் தொலைநோக்குப் பார்வையோடு சிந்திக்கவேண்டும் என்று புரட்சித் தலைவி இந்தத் துறைக்கு கட்டளை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். நான்கைந்து துறைகளை ஒன்றாக இணைத்து, அதாவது சென்னை 2000 என்ற அழகு நிறைந்த சென்னையாக மாற்றுவதற்கு முன்னாலேயே, இந்த பல்வேறு பணிகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று புரட்சித் தலைவி கட்டளை பிறப்பித்திருக்கின்ற காரணத்தால் இந்தத் துறை அதற்கான நடவடிக்கையை மேற்கொண்டிருக்கிறது.

அதேபோலத்தான் சென்னை பெருநகரப் போக்குவரத்து ஆணையம் ஒன்றை உருவாக்க இருக்கிறோம். இரயிலில் பயணம் செய்கிறவர்கள் பல

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

பேர் இருக்கலாம். நம்முடைய பேருந்துகளும் அந்தப் பகுதியிலேயே சென்று கொண்டிருக்கிறது. சில பகுதிகளைப் பார்த்தால் தெரியும். தாம்பரத்திலிருந்து எலக்ட்ரிக் டிரெய்ன் செல்கிறது. அதே வழியாகவே பேருந்துகளையும் நாம் இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். தனித்தனியாக கட்டணம் செலுத்தாமல் பேருந்துகளிலே செல்பவர்கள் பேருந்துகளிலேயே செல்லலாம், அதுபோல இரயிலிலேயும் பயணம் செய்யலாம். இந்த இரண்டிற்கும் கட்டணத்தை ஒரே இடத்திலே கட்டிவிட்டால் இரண்டிலுமே பயணம் செய்வதற்குரிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று, சிங்கப்பூரில் இருப்பதைப்போல தமிழ்நாட்டிலும் இருக்கவேண்டும் என்று சிந்தித்தவர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எனபதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அப்படிப்பட்ட ஒரு சிந்தனை ஓட்டம் இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். டெல்லியிலே இருந்து வந்த சிலபேர் சொன்னார்கள். அங்கே இருந்து வந்திருந்தபோது இதுபற்றிச் சொல்கிற நேரத்திலே முதன்முதலிலே உங்களுடைய மாநிலத்திலே உருவாக்குங்கள், எங்கள் மாநிலத்தில் சொன்னால் கேட்கமாட்டார்கள் என்று கூடச் சொன்னார்கள். நான் இதைச் சொன்னால் நீங்கள் தவறாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது. அந்தத் திறமை, அந்த அற்றல் புரட்சித் தலைவிக்கு இருக்கிறது என்பதை அவரே புரிந்துகொண்டிருக்கிறார். ஆகவேதான் நம்முடைய மாநிலத்தில் அதை இயக்குவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம்.

அதேபோல் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடு கட்டும் பிரிவு 16 இடங்களில் இருக்கின்றன. அவரவர்கள் இஷ்டப்படி கட்டிக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். ஒரு இடத்திலே பஸ்ஸின் கூடுகள் ஒரு மாதிரியாக இருக்கிறது. ஒரு இடத்திலே கட்டுவது அழகாக இருக்கிறது. இன்னொரு இடத்திலே குறையாக இருக்கிறது. இந்த நிலைமையை எல்லாம் மாற்றி ஒரே இடத்தில் அதாவது நகரப் பேருந்துகள் என்றால் ஒரே இடத்திலேயும், புறநகரப் பேருந்துகள் என்றால் அவையெல்லாம் ஒரே இடத்திலேயும் விரைவுப் பேருந்துகள் என்றால் அவையெல்லாம் ஒரே இடத்திலேயும் அழகான முறையிலும், மேலைநாடுகளில் இருப்பதைப் போல தொழில்நுட்ப அறிவியலோடு, அதாவது லேட்டஸ்ட் டெக்னாலஜி என்று சொல்வார்களே அதேபோல, இங்கே அமைப்பதற்கு மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் உத்தரவு வழங்கி இருக்கிறார்கள். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) அதற்காக நாங்கள் 10 கோடி ரூபாய் செலவு செய்ய இருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

அதேபோல் தொழிலாளர்களின் சார்பிலே இன்றைக்கு 3 பாலி டெக்னிக்ஸ்கள் நாங்கள் உருவாக்கினோம். அதேபோல் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் நர்சிங் கல்லூரியில் படிக்கவேண்டும் என்பதற்காக இந்த ஆண்டு புரட்சித் தலைவி அனுமதி வழங்கி இருக்கிறார்கள் (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அடுத்து உங்களுக்குத் தெரியும், சோதனைச் சாவடி பற்றி. தாம்பரத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம். சோதனைச் சாவடிகள் மக்களுக்குச் சோதனையாக இருந்த நிலையை மாற்றி அதிலேயும் சாதனை படைத்தவர்கள் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) சோதனைச் சாவடிகள் அத்தனையும் நகரத்தை ஒட்டியே இருக்கின்றன. அப்படி நெடுஞ்சாலைகளை ஒட்டியே இருக்கின்ற காரணத்தால் அந்தப் பாதைகளில் நாம் பயணம் செய்கிற போது அந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் அரைமணிநேரம், ஒரு மணிநேரம் என்று தடைகள் ஏற்படுகிற நிலை இருக்கிறது. அதை மாற்றியமைக்கவேண்டும் என்று தொலைநோக்குப் பார்வையோடு அத்தனை சோதனைச் சாவடிகளையும் உடனடியாக நகரின் ஓரப் பகுதிக்கு மாற்றி அந்தச் சோதனைச் சாவடிகளில் வாகனங்களைப் பரிசோதித்தற்குப் பிறகு அனுப்புவதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதயதெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் திட்டத்தை உருவாக்கி, அந்த வகையிலே பொதுப்பணித்துறை, கமர்ஷியல் டாக்ஸ், போக்குவரத்துறை ஆகிய மூன்று துறைகளின் அமைச்சர்களும் சேர்ந்து உரிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். இதைப் பார்க்கிறபோது பல இடங்களிலே சோதனைச் சாவடிகள் இருக்கின்றன. நீங்கள் எங்களுக்குச் சோதனை தந்தாலும், அதிலே சாதனை படைக்கவேண்டுமென்ற முறையிலே தான் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் எல்லா அமைச்சர்களிடம் பேசும்போது சொல்கிறார். வழி நெடுகிலே செல்கின்றபோது புரிந்துகொள்கிறார். இங்கே இவ்வளவு வண்டிகள் நிற்பதற்கு என்ன காரணம் என்றும் இந்த சோதனைச் சாவடிகள் இருக்கின்றனவே இதனால் மக்களுக்கு எவ்வளவு இடர்பாடு இருக்கும் என்பதை தொலை நோக்கு பார்வையோடு சிந்தித்து பல்வேறு திட்டங்களை நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்.

பிற்பகல் 3-05

அதைப்போல புதிதாக உருவாக்கப்படுகின்ற நகரங்களிலே பேருந்து நிறுத்தங்களை அமைப்பதில் புதுமைபுகுத்தி இருக்கிறார்கள். இப்போது

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

பேருந்து நிறுத்துகிறோம் என்று சொன்னால் இரு வழிச்சாலை இருக்கிறது என்று சொன்னால், ஒரு வழிச்சாலையிலே பேருந்தை நிறுத்தி பயணிகளை ஏற்றி இறக்குகிறபோது, அது பின்னாலே வருகின்ற பேருந்துகளுக்கு தடை ஏற்பட்டு அரை மணி நேரம் கால் மணி நேரம் நிற்கவேண்டிய நிலையை மாற்றி அந்த பேருந்தை அங்கே நிறுத்துகிறபோது, அந்த பயணிகள் இறங்கிச்செல்வதற்கும் உட்புறமாக உள்ளடக்கிய சாலையை உருவாக்கி அந்த இடத்திலே 4.5 பேருந்துகளை நிறுத்தி அந்த பேருந்தை இயக்கவேண்டும் என்று புரட்சித் தலைவி அவர்கள் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டே அந்த திட்டத்தை பல இடங்களிலே மேற்கொள்ள இருக்கிறோம் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சென்னை மாநகரம், அதே போல மதுரை, கோவை, திருச்சி, சேலம் போன்ற பெரிய நகரங்களில் உடனடியாக நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று அவர் கட்டளைப் பிறப்பித்திருக்கிறார்.

அதே போல உங்களுக்குத் தெரியும். தொழிலாளர்களுக்கு திடீரென்று இருதய ஆப்பரேஷன் என்று சொன்னால், அவர்களால் முடியாது. அதற்காக தொலை நோக்குப் பார்வையோடு புரட்சித் தலைவி அவர்கள் ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டுவந்து இருக்கிறார்கள். எந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலேயும் இல்லை. கார்ப்பரேஷனிலும் இல்லை. தொழிலாளர்களுக்காகவே மருத்துவ சிகிச்சை அளிப்பதற்காக சிறுநீரகம், இருதய அறுவை சிகிச்சை, நிதி உதவி அளிப்பதற்கு தொழிலாளர்களுடைய பங்கு ஒன்று, அதுபோல போக்குவரத்து கழகத்தின் பங்கு ஒன்று என்று வைத்துக்கொண்டு ஒரு திட்டத்தை நீங்கள் உடனடியாக உருவாக்கவேண்டும் என்றும், அந்தத் தொழிலாளர்கள் இதுபோன்ற நோய்களால் பாதிக்கப்படுகிற போது உடனடியாக நிவாரணப் பணிகளை வழங்கவேண்டுமென்றும் நம்முடைய தாயுள்ளம் கொண்டிருக்கின்ற, நம்முடைய தங்கத் தலைவியாக இருக்கிற புரட்சித் தலைவி ஆணைப் பிறப்பித்திருக்கிறார். இந்த ஆண்டே அந்த நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வளர்ந்து வருகிற தமிழகத்தில் இன்றைக்கு விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அதைத்தான் இங்கே திரு. ராஜு அவர்கள் குறிப்பிட்டார். விபத்துக்களை எப்படி நாம் தடுப்பது? பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்கள் அங்கே இருக்கிறார்களா என்று சொன்னால், தமிழகத்திலே இல்லை. இந்திய துணைக்கண்டத்திலே இல்லை. அதை நாம் ஏற்றுக்கொண்டாகவேண்டும். பயிற்சி இல்லாதவர்களே கூட இன்றைக்கு வேண்டுமென்றால் லைசென்ஸ்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோடையன்]

பெற்றுவிடலாம். அங்கே லைசென்ஸ் எடுக்கிறபோது ஒரு 'எட்டு' போடவேண்டுமென்று சொன்னால்கூட இடமில்லை. ஒரு ஆர்.டி.ஓ. அலுவலகம் இருக்கிறது. அங்கே இருக்கின்ற யூனிட் அலுவலகம் இருக்கிறது என்று சொன்னால், தார் ரோடிலேதான் போட்டுக் காட்டமுடியும். வண்டி எடுக்கலாமே நிறுத்தலாமே தவிர வேறு அவர்கள் என்ன சொல்கிறார்களோ, சட்டத்தின் அடிப்படையிலே அவர்களுக்கு என்னென்ன முறைகள் இருக்கிறதோ அந்த முறைகளை கையாளுவதற்கு வாய்ப்புகள் இல்லை. அதை உருவாக்கவேண்டும் என்று மாண்புமிகு இதய தெய்வம், டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இன்றைக்கு அந்த வாய்ப்புகளை உருவாக்கி தமிழகத்திலே இந்திய துணைக் கண்டத்திற்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக விளங்குகிற வகையில் விபத்துக்கள் குறைக்கப்படவேண்டும் அதற்கு நல்ல பயிற்சிகள் வேண்டும் என்று சொன்னதற்கேற்ப சாலைப்போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் சார்பாக இதுவரையிலும் 1,200 பேர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தோம். எல்லா போக்குவரத்துக் கழகத்திலும், தலைநகரிலும் அதை உருவாக்கி எட்டாயிரம் பேர்களுக்கு வருகின்ற ஆண்டிலே பயிற்சி அளிப்பதற்கு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நெடுஞ்சாலையைப் பார்த்தால் உங்களுக்குத் தெரியும். பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால் லாரிகள் நின்றுவிடும், வேன்கள் நிற்குகொண்டு இருக்கும். இரவு நேரங்களில் செல்கிறபோது உங்களுக்குத் தெரியும். கற்களை சுற்றி வைத்துவிடுகிறார்கள். அப்போது பேருந்துகளை இயக்குகின்றபோது இரவு நேரங்களிலே பார்க்கிறபோது, பல்வேறு விபத்துகள் ஏற்படுகின்றது. அந்த விபத்துக்களைப் பற்றி உடனே புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சிந்தித்தார். இது போன்ற விபத்துக்களை தடுப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி போக்குவரத்துத் துறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அத்தனையிலும் ரெக்கவரி வேன் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். இரவு நேரங்களிலே அது ரோந்து வந்துகொண்டே இருக்கவேண்டும். சாலையின் நடுவிலே பிரேக் டவுன் இருந்தால், சாலை ஓரமாக வண்டியை அப்புறப்படுத்தி விடவேண்டும் என்று உத்திரவிட்டிருக்கிறார். இப்படி எல்லாம் தொலை நோக்குப் பார்வையோடு சிந்தித்துக்கொண்டு செயலாற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

நீங்கள் சிரமம் இல்லாமல் அவர்களுடைய ஆட்சிக்கு உறுதுணையாக இருந்தால் இன்னும் பல்லாயிரக்கணக்கான திட்டங்கள் தமிழகத்திலே வந்து குவியும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

[திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்] [1994 ஏப்ரல் 7]

சாலையைப் பார்த்தால் உங்களுக்குத் தெரியும். ஏதோ ஒரு இடத்திலே ஒரு பஸ்-ஸிலே கண்டக்டர் இடத்திலே பையைப் பிடிங்கிக் கொண்டு வந்தால் அதற்கு அரை மணிநேரம் வாதாடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை விட்டுவிட்டு நல்ல காரியங்களை இப்படி செய்யவேண்டும் என்று நல்ல சிந்தனை ஒட்டங்களோடு நீங்கள் பல்வேறு திட்டங்களை தருவீர்களானால் இந்திய நாட்டிற்கு மட்டுமல்லாமல் உலகத்திற்கே கூட எடுத்துக்காட்டாக தமிழகத்தை உருவாக்குவதற்கு நம்முடைய இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இன்றைக்குக்கூட மாவட்டம்தோறும் தனியாருடைய கூட்டு முயற்சியோடு ஒட்டுநர் பயிற்சி தளங்கள் அமைக்கலாம் என்று இருக்கிறோம். அதற்கு பல பெரிய தொழில் அதிபர்கள் நம்மிடத்திலே வந்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். அவர்களே முன்வந்து நம் அரசோடு உதவி செய்து அப்படி உருவாக்குகிறபோது நல்ல பயிற்சி பெற்றவர்களை உருவாக்குவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. பயிற்சித் தளங்கள் உருவாக்குகிறபோது தேர்ச்சி பெற்றவர்களாக இருந்தாலும், ஒட்டுநர்களாக இருந்தாலும் 2.3, மாதங்கள் அவர்களுக்கு பயிற்சி அளிக்கிறபோது, சில இடங்களிலே அங்கே கண்டக்டர்கள், கிளினர்களே வண்டி ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிலே பல்வேறு இடர்பாடுகள் ஏற்படுகிறது. சிக்னல் என்றால் என்ன, போக்குவரத்து விதிமுறைகள் என்றால் என்ன என்பதைக் கற்றுத்தருவதற்காக நாங்கள் அதைப் பயன்படுத்த இருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பிற்பகல் 3-10

வெற்றி மேல் வெற்றி வந்து உங்களைச் சாரும், அதை வாங்கித் தந்த பெருமை யாவும் மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியைச் சாரும் என்பதைப் போல மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி பொறுப்பேற்றதற்குப் பிறகு வெற்றி ஏற்பட்டிருக்கிறது. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) இந்த ஆண்டு கோவை மாவட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்படும். கோவை மற்றும் மதுரை வட்டாரப் போக்குவரத்துக் கழக அலுவலகத்தில் கம்ப்யூட்டர் அமைக்கப்படும். திருச்சி, ஸ்ரீரங்கம், சிதம்பரம் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் பகுதி அலுவலகம் அமைக்கப்படும். திருத்தணியில் சோதனைச் சாவடி அமைக்கப்படும். சென்னை வடக்கு மற்றும் திருச்சி வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு சொந்தமாக கட்டிடம் கட்டப்படும். இரவு நேரக் காவலர்கள் 24 பணியாளர் பணியிடங்கள் ஏற்படுத்தப்படும். கோவையில் பிச்சானூரிலே சோதனைச்

1994 ஏப்ரல் 7] [திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன்]

சாவடி ஏற்படுத்தப்படும். இதுபோன்ற நடவடிக்கைகளை நாங்கள் மேற்கொண்டிருக்கிறோம். மாகக் கட்டுப்பாடு பற்றி இங்கே சொன்னார். மாகக் கட்டுப்பாட்டைப்பற்றி நமக்குத்தெரியும். ஆகவே, புகை வந்துகொண்டு இருக்கிறது என்பதற்காக, மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் இங்கே நவீனக் கருவிகளை வாங்கி, அதைப் பரிசோதிக்க வேண்டும் என்பதற்காக 56 லட்சம் ரூபாய் இந்த ஆண்டு நிதி அள்ளித் தந்திருக்கிறார்கள். அதன் அடிப்படையிலே எல்லா வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திலும் உடனடியாக பரிசோதித்து அந்த வாகனங்கள் உடனடியாக சோதனை செய்து தரப்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அடுத்து மாண்புமிகு இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவியினுடைய அரசிலே 240 நாட்களுக்கு மேலே பணியாற்றி — வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தின் மூலம் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் மருத்துவக்குறைகள் காரணமாக பணி நீக்கம் செய்யப்பட்டால் இனி மாற்றுப் பணிகள் அவர்களுக்கு வழங்குவதற்கு மாண்புமிகு தாயுள்ளம் கொண்ட இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அனுமதியைத் தந்திருக்கிறார்கள். மருத்துவக் காரணங்களால் மாற்றுப் பணி பெற்று மரணம் அடைந்தால், அவர்களுடைய குடும்பத்தைச் சார்ந்தவர்களின் தகுதியுள்ள வாரிசுதாரர்களுக்கு கருணை அடிப்படையிலே பணிகள் வழங்கப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதேபோல 15 ஆண்டுக்காலம் விபத்துக்களே இல்லாமல் தொடர்ந்து பணிபுரிந்த ஓட்டுநர் ஓராண்டு முழுவதும் உயர்ந்தபட்ச வசூல் தொகை வசூலித்த நடத்துநர், வண்டிகளை சரியாக பழுதுபார்த்த பயண நடைகள் தடை இல்லாமல், பிரேக்டவுன் இல்லாமல் இயக்கிடும் பணிமனை தொழில் நுட்ப பணியாளர்கள் இவர்களுக்கு எல்லாம் மாண்புமிகு இதயத் தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களுடைய திருப் பெயரால் அவர்களுக்கு வருகின்ற ஆண்டிலே விருதுகள் வழங்கப்படும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ள கடைம்பப்பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

அதைப்போல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் இங்கே குறிப்பிட்டார். சில பேர்கள் முதல்வர் பதவியால் பெருமைப் பெற்றிருக்கலாம். ஆனால் எங்கள் இதய தெய்வம், தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் முதல்வர் ஆனதால் மட்டுமல்ல, இவர் அந்தப் பொறுப்பை ஏற்ற காரணத்தினாலே அந்த முதல்வர் பதவிக்கு பெருமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்து (மேசையைத் தட்டும் ஒலி) வெட்டுத் தீர்மானங்களை திரும்பப் பெற்று, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று உங்களைக் கேட்டு விடைபெற்றுக்கொள்கிறேன். நன்றி, வணக்கம்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய ஜே.ஜே.டி.சி. போக்குவரத்துக் கழகப்பேருந்தைப் போல விரைந்தும், சுருக்கமாகவும் பதில் அளித்ததற்கு நன்றி. (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருமதி ஏ.எஸ். பொன்னம்மாள்.

திருமதி. ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, வேறு ஒன்றும் இல்லை, இத்தனை பஸ்களை நாம் இயக்குகிறோம். ஆனால், இந்த நெடுந்தூர பஸ் இருக்கிறதே இடை இடையே நின்றுவிடுகிறது. அதை நின்றுவிடாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அதை மட்டும் செய்யுங்கள்.

மாண்புமிகு திரு. கே. ஏ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதற்காக இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் அனுமதி தந்திருக்கிறார்கள். இந்த திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இயக்கப்படுகின்ற பேருந்துகளுக்கு 5 கோடி ரூபாய் தந்து, அத்தனைப் பேருந்தும் மாற்றப்பட்டு பழைய பேருந்தே இன்னும் 2 மாதக் காலத்திலே இருக்காது என்பதை இந்த நேரத்திலே மகிழ்ச்சியோடு சொல்ல கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி)

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விவாதம் முடிவுற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு.

(ஏ) கோரிக்கை எண் 3—மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 3. மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்—நிருவாகம்.

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

திரு. ஜி. பழனிசாமி : இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாகக் கருதப்படுகிறது.

திரு. டி. சுதர்சனம்.

திரு. டி. சுதர்சனம் : இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

[பேரவைத் தலைவர்]

“மோட்டார் வண்டிகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிர்வாகம்பற்றிய 3 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 13,65,58,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன், ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

(இ) கோரிக்கை எண் 39—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 39 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு. எச். எம். ராஜு

திரு. எச். எம். ராஜு: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

திரு. ஜி. பழனிசாமி, இருக்கையில் இல்லை. வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டதாக கருதப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் பற்றிய 39 ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ.13,89,55,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகம் என்று கருதுகிறேன்,

ஏற்போரே அதிகம். தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

(ஒ) கோரிக்கை எண்.57—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு.சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 21,23,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (8-4-94) காலை 10-00 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 3.15 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

8. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்

93. பம்பாயிலுள்ள திருவாளர்கள் டைமன் அண்டு ஜெம் டெவெலப்மென்ட் கார்ப்பரேஷன் வாங்கிய இயற்கை வண்ண மணிக்கற்களுக்கு வரிவிதிப்பில் இருந்து விலக்களிப்பது குறித்து, வணிக வரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின்

[1994 ஏப்ரல் 7]

(ஒ) கோரிக்கை எண்.57—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கை எண் 57 - சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் வலியுறுத்தப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன். திரு.சி. ஞானசேகரன்.

திரு. சி. ஞானசேகரன்: இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்படுகிறது.

“சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் - கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு பற்றிய 57-ஆம் எண் மானியக் கோரிக்கையின்கீழ் ரூ. 21,23,000/-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்” என்னும் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

ஏற்போர் ‘ஆம்’ என்க. (ஆம்)

மறுப்போர் ‘இல்லை’ என்க. (இல்லை)

ஏற்போரே அதிகமென்று கருதுகிறேன்.

ஏற்போரே அதிகம்.

தீர்மானம் நிறைவேறியது.

அரசுக்குக் கோரிய தொகை வழங்கப்பெறுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் இத்துடன் முடிவுற்றன. பேரவை மீண்டும் நாளை (8-4-94) காலை 10-00 மணிக்குக் கூடும். வணக்கம்.

பின்னர், பேரவை பிற்பகல் 3.15 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

8. பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்

93. பம்பாயிலுள்ள திருவாளர்கள் டைமன் அண்டு ஜெம் டெவெலப்மென்ட் கார்ப்பரேஷன் வாங்கிய இயற்கை வண்ண மணிக்கற்களுக்கு வரிவிதிப்பில் இருந்து விலக்களிப்பது குறித்து, வணிக வரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின்

1994 ஏப்ரல் 7]

5-3-1992-ஆம் நாளிட்ட 103-ஆம் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரி சட்டத்தின் தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.

94. 1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரி விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து வணிகவரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 5-11-1993-ஆம் நாளிட்ட 379-ஆம் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொதுவிற்பனை வரி சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.)

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் ஏனைய தாள்கள்

57. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள். (தமிழ், ஆங்கிலம்)

58. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்கான கூடுதல் மானியக் கோரிக்கைகளின் அறிவிப்பு.

59. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவு மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்து மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் அவர்கள் ஆற்றிய உரை. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

60. கோரிக்கை எண்.3 - மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு. 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

61. கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு. 1994-95. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

62. கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு. 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

63. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

64. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஐந்தாவது அறிக்கை, 1993-94.

65. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஆறாவது அறிக்கை, 1993-94.

66. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஏழாவது அறிக்கை. 1993-94.

1994 ஏப்ரல் 7]

5-3-1992-ஆம் நாளிட்ட 103-ஆம் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரி சட்டத்தின் தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.

94. 1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொது விற்பனை வரி விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து வணிகவரிகள் மற்றும் சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 5-11-1993-ஆம் நாளிட்ட 379-ஆம் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை. (1959-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு பொதுவிற்பனை வரி சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53(5) பிரிவின் கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்றது.)

ஆ. அறிக்கைகள், அறிவிக்கைகள் ஏனைய தாள்கள்

57. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்கான மானியக் கோரிக்கைகள். (தமிழ், ஆங்கிலம்)

58. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவிற்கான கூடுதல் மானியக் கோரிக்கைகளின் அறிவிப்பு.

59. 1985-86-ஆம் ஆண்டிற்கான மிகைச் செலவு மானியக் கோரிக்கைகள் குறித்து மாண்புமிகு நிதி அமைச்சர் டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் அவர்கள் ஆற்றிய உரை. (தமிழ், ஆங்கிலம்).

60. கோரிக்கை எண்.3 - மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிருவாகம் பற்றிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு. 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்).

61. கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு. 1994-95. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

62. கோரிக்கை எண்கள் 39 மற்றும் 57-நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த சாதனை பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு. 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

63. தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை பற்றிய சாதனை விளக்க அறிக்கை, 1994-95 (தமிழ், ஆங்கிலம்)

64. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஐந்தாவது அறிக்கை, 1993-94.

65. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஆறாவது அறிக்கை, 1993-94.

66. பொது நிறுவனங்கள் குழுவின் நூற்று ஐம்பத்தி ஏழாவது அறிக்கை. 1993-94.



1994 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு I

(603 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

I. போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம் பற்றிய சுருக்கமான விளக்கம்

போக்குவரத்து என்ற சொல், பொதுவாக ஆட்கள், சரக்குகள் மற்றும் இயக்கப் பணிகள் ஆகியவற்றை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரு இடத்திற்கு கொண்டு செல்வதென்பதைக் குறிக்கும். உண்மையிலே, போக்குவரத்து விரைவான பொருளாதார வளர்ச்சியை விரிவுபடுத்துவதற்கும் சமுதாய வளர்ச்சியை ஊக்குவிப்பதற்கும் தேவையான அடிப்படை ஆதார வசதி என்பதில் ஐயமேதுமில்லை. இது தவிர, ஒரு பக்கம் தொழில் வளர்ச்சிக்கும், மறுபக்கம் வணிகம் மற்றும் வியாபார வளர்ச்சிக்கும் போக்குவரத்தின் பங்கு மிக முக்கியமானதாகும். சுருங்கக் கூறின் சமுதாயத்தில் சிறப்பானதும் முழுமையானதுமான வாழ்க்கை அமைவதற்கு போக்குவரத்து ஒரு சிறப்பு அம்சமாக விளங்குகிறது.

நிலவழிப் போக்குவரத்து, நீர்வழிப் போக்குவரத்து, ஆகாய வழிப் போக்குவரத்து போன்ற போக்குவரத்து அமைப்புகளில், சாலைப் போக்குவரத்து, இரயில் போக்குவரத்து ஆகிய இரு வகைகளும், தரை வழிப் போக்குவரத்தில் பெரிய அளவில் பயன்படுத்தப்பட்டு 95 விழுக்காடு பயணிகள் மற்றும் சரக்குகள் போக்குவரத்தை மேற்கொள்கின்றன.

மற்ற வகையான போக்குவரத்து முறைகள், அவைகளுக்கிரித்தான பங்கினில் செயல்பட்டு வந்த போதிலும் கூட, எளிதாக கிடைத்து பயன்படும் தன்மை, இயக்குவதில் உள்ள இணக்கத் தன்மை, தனி நபர் தேவைக்கேற்ப செயல்படும் தன்மை, அருகாமையில் கிடைக்கும் தன்மை, நம்பகத் தன்மை ஆகிய சிறப்பு அம்சங்களினால் சாலைப் போக்குவரத்து பெருமளவில் விரும்பி ஏற்கப்படுகிறது. மொத்தத்தில் 80 விழுக்காடு அளவு பயணிகள் போக்குவரத்தையும் 60 விழுக்காடு அளவு சரக்குகள் இயக்கத்தையும் சாலைப் போக்குவரத்தே ஏற்றுச் செய்கிறது என்பதிலிருந்து அதன் முக்கியத்துவத்தை அறியலாம். எனவே, இத்துறை சம்பந்தப்பட்ட மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தில் உரிய முறையில் முக்கியமான இடத்தை வகிக்கிறது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

முதன் முதலில் மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து, 1914ம் ஆண்டின் இந்திய மோட்டார் வண்டி சட்டத்தின் கீழ் முறைப்படுத்தப்பட்டது. அச்சட்டத்தின் வரம்பு மிகவும் குறுகியதாகவேயிருந்தது. மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் அதிகரித்ததாலும், மக்கள் தொகை பெருகியதாலும், பொது மக்களின் பாதுகாப்பு, தேவை இவற்றிற்கேற்ப மோட்டார் வண்டிச் சம்பந்தப்பட்ட வரைமுறைகளை, ஒருங்கிணைத்து அமைக்க வேண்டியது அவசியமாயிற்று.

இதன் அடிப்படையில், 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், ஐம்பது ஆண்டுகள் நடைமுறையில் இருந்தது. பின்னர், மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை மிக பெருமளவில் அதிகரித்துள்ளது. புதியவடிவமைப்புக்கு பொருத்தமான, பல்வேறு வகையான மோட்டார் வண்டிகள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. சுற்றுப்புறச் சூழல் மாசுபடுகிறது, ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குவதில் கடுமையான கட்டுப்பாட்டின் அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது. இது போன்ற பல்வேறு காரணங்களால் தற்போதைய நிலைமைக்கேற்ப, புதிய சட்டம் தேவைப்பட்டது. ஆகவே 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் இயற்றப்பட்டு, அது 1-7-1989 முதல் நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது.

II. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்தின் முக்கிய பங்கு.

தமிழகத்தில் மோட்டார் வண்டிப் போக்குவரத்து மிகவும் முக்கியமான இடத்தை வகிக்கின்றது. மகாராஷ்டிர மாநிலத்திற்கு அடுத்தபடி, மிக அதிக அளவிலான எண்ணிக்கையில் சரக்குவண்டிகள் தமிழகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தற்போது நம் மாநிலத்தில் 21 இலட்சம் மோட்டார் வண்டிகள் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. 18 இலட்சம் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இம் மாநிலத்தில், மிகப் பெரும் அளவில் பயணிகள் சாலைப் போக்குவரத்தை பயன்படுத்துகின்றனர். தமிழ் நாட்டில் மொத்த மக்கள் தொகையான 5.56 கோடியில் மூன்றில் இரண்டு பகுதிக்கு மேற்பட்டோர் 17,275 கிராமங்களில் வாழ்கின்றனர். சற்று குறிப்பாகச் சொல்லும்பொழுது, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மட்டும் நாளொன்றிற்கு 150 லட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன.

தமிழகத்தின் நில அமைப்பு அமைந்துள்ள விதம், தரை வழிப் போக்குவரத்தையே அநேகமாக முழுவதும் சார்ந்திருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

III. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் நிருவாகம்

அ. போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளும் நோக்கங்களும்

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளில் கூறப்பட்டுள்ளவாறு சாலைப் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்த சட்ட விதிமுறைகளை முக்கியமாகச் செயல்படுத்துவது போக்குவரத்துத் துறையின் முதன்மைப் பணியாகும். 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் வரி வசூல் செய்யும் பணி இத்துறையின் நேரடிப் பொறுப்பில் உள்ளது. மோட்டார் வண்டிகளை பதிவு செய்தல், அவற்றைக் கட்டுப்படுத்துதல், வாகனக் காப்பீடு செய்தல், மேலும் சாலைப் பாதுகாப்பு, மாகக் கட்டுப்பாடு ஆகியவற்றை உறுதி செய்யத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்தல் போன்றவற்றை மேற்கொள்ள வழிமுறைகளை வகுத்துக் கொடுப்பதால், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், ஒழுங்குபடுத்தும் அடிப்படைத் தன்மை வாய்ந்தது. இத்துறையின் பல்வகைப்பட்ட பணிகள் கீழே சுருக்கமாகப் பட்டியலிட்டுத் தரப்பட்டுள்ளன:-

1. வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.
3. அனைத்து போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு தகுதிச் சான்று வழங்குதல்.
4. ஓட்டுநர் உரிமம் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல்.
5. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் விதிகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.
6. விபத்துக்களில் சம்பந்தப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுதல்.
7. மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்தல்.
8. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
9. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உதவித் தொகையளித்தல்.
10. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் முதலியன.

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிருவாகமும்

இத்துறை, மூத்த இ.ஆ.ப. நிலையிலுள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர் அவர்களை தலைவராகக் கொண்டு அவருக்கு உறுதுணையாக தலைமையகத்தில் இரண்டு இணைப்போக்குவரத்து ஆணையர்கள், நான்கு துணைப்போக்குவரத்து ஆணையர்கள், மூன்று உதவிச்செயலாளர்கள், ஒரு உதவிப்பொறியாளர், ஒரு தலைமைக்கணக்கு அலுவலர், ஒரு கணக்கு அலுவலர், ஒரு புள்ளியல் உதவி இயக்குநர் மற்றும் ஒரு சிஸ்டம் அனலிஸ்ட் (கணிப்பொறி) ஆகியோரைக் கொண்டு இயங்கி வருகிறது. இப்போக்குவரத்து ஆணையாளர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். புவியியல் ரீதியாக, இம்மாநிலம் மண்டலங்களாகவும், வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு, அவை முறையே துணைப்போக்குவரத்து ஆணையாளர்கள், வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு நிர்வகிக்கப்படுகின்றன.

வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலர்கள் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரியான மாவட்ட ஆட்சித்தலைவருக்கு செயலாளர்களாகவும் செயல்பட்டு வருகின்றனர். இது தவிர, உயர்நீதிமன்ற வளாகத்தில் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயம் ஒன்று, மாவட்ட நீதிபதி ஒருவரை தலைவராகக் கொண்டு, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி மற்றும் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் ஆணைகளுக்கெதிராகத் தாக்கல் செய்யப்படும் மேல் முறையீடுகள் மற்றும் சீராய்வு மனுக்கள் ஆகியவைகளை விசாரிக்கின்றது.

இத்துறையின் நிர்வாக அமைப்பு பற்றிய விவரங்கள் சுருக்கமாக பிற்சேர்க்கை 1-ல் உள்ள வரைபடத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தற்போது இம்மாநிலத்தில் 6 மண்டலங்கள், 34-வட்டாரங்கள், 30 பகுதி அலுவலகங்கள் மற்றும் 15 சோதனைச்சாவடிகள் உள்ளன. இந்த சோதனைச்சாவடிகள் மாநிலங்களிடையே இயங்கும் போக்குவரத்து வாகனங்களை சோதனை செய்து அவைகளின் உரிமம் மற்றும் வரி

1994 ஏப்ரல் 7]

செலுத்தப்பட்ட விவரங்களைக் கண்காணிக்கின்றன. வாகன உரிமையாளர் மற்றும் பொதுமக்களுக்கு அவர்கள் இருப்பிடத்தினருகிலேயே சிறந்த சேவையை வழங்கும் நோக்கத்துடன் புதிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் பகுதி அலுவலகங்கள் அவ்வப்போது ஏற்படுத்தப்படுகின்றன.

போக்குவரத்து வாகனங்கள், மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி, மற்றும் வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் உரிமம் வழங்கும் முறை மூலம் நிர்வகிக்கப்படுகின்றன. மொத்தம் உள்ள வாகனங்களில், மூன்றில் ஒருங்கு சென்னை நகரத்தில் மட்டும் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. சென்னை நகருக்கு அடுத்தப்படியாக பெரிய மாவட்டங்களான கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் மற்றும் மதுரையில் அதிக எண்ணிக்கையில் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

இவற்றுடன் சென்னை நகரத்துடன் சேர்த்து பதிவு செய்யப்பட்டுள்ள வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மொத்தத்தில் பாதியாகும்.

(இ) தமிழ் நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளில் ஈடுபட்டுள்ள பல்வேறு வண்டிகள், அவற்றின் வளர்ச்சி

தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் பல்வேறு வகைப்பட்ட வண்டிகளின் போக்குவரத்து உள்ளது. அவை மிக அதிக அளவிலும், கணிசமாகவும் பெருகியுள்ளன. கடந்த காலத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை தொடர்ந்து பெருகிக்கொண்டே வருகிறது. இதன் வளர்ச்சி விகிதம் கடந்த ஆண்டுகளில் அதிவேகமாக உயர்ந்துள்ளது. நாட்டின் மக்கள் தொகையில் தமிழகத்தின் மக்கள்தொகை 6.6 சதவிகிதம். ஆனால் நாட்டிலுள்ள வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கையில் தமிழகத்திலுள்ள வண்டிகள் 7.4 சதவிகிதம் ஆகும். கடந்த பத்து ஆண்டுகளில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை ஏறக்குறைய 5 மடங்கு அதாவது 4.1 லட்சத்திலிருந்து 21 லட்சம் என்ற அளவிற்கு பெருகியுள்ளது. அதில் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள் 86 சதவிகிதம் ஆகும். வண்டிகளின் எண்ணிக்கை விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆண்டு	போக்குவரத்து	போக்குவரத்து அல்லாதவை	மொத்தம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1983	95,503	3,13,089	4,08,592
1984	1,03,984	3,77,339	4,81,323
1985	1,18,896	4,21,321	5,40,217
1986	1,32,643	5,25,828	6,58,471
1987	1,46,705	6,94,380	8,41,085
1988	1,60,639	8,44,601	10,05,240
1989	1,86,525	9,62,359	11,48,884
1990	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743
1992	2,21,673	15,03,127	17,24,800
1993	2,38,990	16,82,450	19,21,440
1-1-94-ன் படி	2,53,058	18,31,844	20,84,902
வளர்ச்சி விகிதம்	9.6%	18.3%	16.7%

(1) பயணிப் பேருந்துகள்:

நம் மாநிலத்தில் உள்ள தொலைதூரப்பகுதிகள், மலைப்பாங்கான பகுதிகள் உள்ளிட்ட அனைத்து இடங்களிலும் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய பேருந்து வசதிகள் செய்து தருவதில் அரசு பெரிதும் அக்கறை கொண்டுள்ளது. பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையினை அதிகரிக்கவும், புதிய வழித்தடங்களை ஏற்படுத்துவதிலும் இவ்வரசு சிறப்பாக நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றது.

நடப்பாண்டில் 125 கிராமங்களிலுள்ள சுமார் 1 லட்சம் மக்களின் தேவைக்கேற்ப 70 புதிய வழித்தடங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

1994 ஏப்ரல் 7]

சரியான சாலைவசதி இல்லாததினால் வழக்கமான பேருந்துகள் செல்ல இயலாத தொலைதூர சிறிய கிராமங்களிலுள்ள மக்களின் வசதிக்காக சிறியபேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. இச்சிறிய பேருந்துகளுக்கு வரிச்சலுகை தரப்படுகிறது. (காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 40 வரியும் ரூ. 10 கூடுதல் வரியும் மட்டுமே வரி வசூலிக்கப்படுகிறது).

மலைப்பாங்கான பகுதிகளிலுள்ள மக்களுக்காக 3/4 என்ற விகிதத்தில் வரிச்சலுகை தரப்பட்டு ஈப்பு வாகனம் இயக்கப்படுகிறது. கிராம மக்கள் தம் சரக்குகளை சந்தைக்கு எடுத்துச்சென்று திரும்பவும் கிராமப்பகுதிகளில் பயணிகள் மற்றும் சரக்கு வாகனங்களும் அரசு போக்குவரத்து கழகங்களால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்த வண்டிகளுக்கும் காலாண்டிற்கு இருக்கை ஒன்றிற்கு சலுகை முறையாக ரூ. 50 மட்டுமே வசூலிக்கப்படுகின்றது.

சிறப்பு இனங்களின் கீழ் இயக்கப்படும் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

சிறிய பேருந்துகள்	63
ஈப்பு பேருந்துகள்	2
சரக்கு மற்றும் பயணிகள் பேருந்துகள்	37

நம் மாநிலத்தில் தற்போது 20,171 பயணிப்பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றுள் 14,642 பேருந்துகள் அரசுப்போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சார்ந்ததாகும். மீதமுள்ள பேருந்துகள் தனியாருக்குச் சொந்தமானவை.

மக்களுக்கு சேவை செய்தல் என்பதை மட்டுமே கருத்தில் கொண்டு இலாப நட்டங்களைக் கருத்திற்கொள்ளாமல் மக்களின் தேவைக்கேற்ப பேருந்துகளை இயக்குவதில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பெரும் பங்காற்றுகின்றன.

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மேலான நிர்வாக வசதியின் பொருட்டும் பொதுமக்களின் பயண வசதியின் பொருட்டும் சமீபத்தில் அரசால் மேலும் மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதாவது புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், மகாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை துவக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது மாநிலத்தின் போக்குவரத்து கழகங்களின் எண்ணிக்கை மொத்தம் 19 ஆகும். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு புரட்சித் தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம்

[1994 ஏப்ரல் 7]

துவங்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதல் கட்டணமின்றி வெகுதூரம் செல்லும் பயணிகளின் வசதிக்காகவே இப்போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்கப்பட்டுள்ளது.

பயணிப்பேருந்துக் கட்டணங்களை அரசு அவ்வப்போது நிர்ணயம் செய்து வருகிறது. 1991 ஆம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துக் கட்டண விகிதங்கள் அண்மைக்காலம் வரை மாற்றப்படாமலே இருந்து வந்தன. ஆனால், எண்ணெய் மற்றும் பெட்ரோலியம் பொருட்களின் விலைகளோ இருமுறை பெருமளவில் அதிகரித்து விட்டன. அதைப் போலவே, உதிரிப்பாகங்கள் மற்றும் துணைப்பொருட்களின் விலைகளும் அதிகரித்து விட்டன. அதன் விளைவாக, பேருந்துப் போக்குவரத்தின் இயக்கச் செலவுகளும் கூடிவிட்டன. அதனால், பயணக் கட்டணங்களை மாற்ற வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. 1993 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 1 ஆம் தேதி முதல் பயணக் கட்டண விகிதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. இப்பயணக்கட்டணங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பிறகுங்கூட தமிழ்நாட்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட பயணக்கட்டணங்கள் நாட்டிலேயே மிகவும் குறைந்த அளவாக இருந்து வருகிறது. தற்பொழுது நிலவும் பயணக்கட்டண விகிதங்கள் இணைப்பு-II-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. சரக்கு வண்டிகள்:

சரக்குப் போக்குவரத்துக்களின் வசதி, ஒருபுறம் தொழில் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் மறுபுறம் தொழிற்சாலைகள் வளர்ச்சிக்கும் அச்சாணியாக அமைந்திருக்கிறது. இறுதியில் இந்தப் போக்குவரத்து வசதி மாநிலத்தின் பொருளாதாரத்துக்கும் அச்சாணியாக அமைந்திருக்கிறது. இக்கருத்தை மனதில் கொண்டே மாநிலம் முழுவதும் செல்வதற்கு சரக்கு வண்டிகளுக்கு எந்தக்கட்டுப்பாடும் இன்றி உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன.

நாடு முழுவதும் சரக்குப் போக்குவரத்து தங்குத் தடையின்றி நடைபெறுவதற்கு ஏதுவாக சொந்த மாநிலம் தவிர, குறைந்தபட்சம் மூன்று மாநிலங்களில் ஓடுவதற்கு சரக்கு வண்டிகளுக்கு தேசிய உரிமங்கள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்பொழுது ஓடும் 1,10,171 சரக்கு வண்டிகளில் 16,398 சரக்கு வண்டிகள் தேசிய உரிமங்களுடன் ஓடுகின்றன. கடந்த ஒரு வருடத்தில் இதன் வளர்ச்சி 3.7 சதவீதமாகப் பதிவாகியிருக்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

3. ஒப்பந்த வண்டிகள்:

(i) ஆம்னிப் பேருந்துகள்:

ஆம்னிப் பேருந்துகளுக்கு ஒப்பந்தப் பேருந்து உரிமங்கள் குறிப்பிட்ட நோக்கங்களுக்காக வழங்கப்படுகின்றன. 31-12-1993 அன்று நிலவரப்படி 218 ஆம்னிப் பேருந்துகள் மாநில உரிமங்களுடனும், 45 ஆம்னிப் பேருந்துகள் அகில இந்திய உரிமங்களுடனும் ஒடுகின்றன.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்சி கேப்):

வாடகை மோட்டார் வண்டிகளில் 5+1 இருக்கை வசதிகளும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகளில் 12+1 இருக்கை வசதிகளும் உள்ளன. இவ்விரு வகையான வண்டிகளில், இரண்டாவதாக குறிப்பிட்ட வகையான வண்டி (மேக்ஸி கேப்) சுற்றுலாப் பயணிகளால் மிகவும் விரும்பப்படுகின்றது. ஏனெனில், இவ்வண்டி தனியொரு குடும்பத்தின் தேவைக்கு ஏற்றாற் போல் அமைந்திருக்கிறது. இவ்வகையான வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 31-12-1993 நிலவரப்படி கீழே தரப்பட்டுள்ளன.

1. மாநில உரிமம் பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	17,082
2. அகில இந்திய உரிமம் பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	1,498
3. நகரங்களிலும், மாநகரங்களிலும் ஓடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	1,638
4. மாநில உரிமம் பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	8,353
5. அகில இந்திய உரிமம் பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்	384

(iii) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்:

ஆட்டோரிக்ஷா மூன்று நபர்கள் வரை ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய போக்குவரத்துச் சாதனம் ஆகும். கார், பேருந்து ஆகிய இரண்டிற்கும்

நடுவே ஒன்றை நாடுவோருக்கு, ஆட்டோரிக்ஷா சிறந்த ஒரு போக்குவரத்துச் சாதனமாகத் திகழ்கிறது. ஆட்டோரிக்ஷாக்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதற்கு இருந்த தடை நீக்கப்பட்டதின் விளைவாகவும், அவற்றிற்குத்

[1994 ஏப்ரல் 7]

தாராளமாக உரிமங்கள் வழங்குவதாலும், இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அண்மைக் காலமாக வெகுவாகப் பெருகியுள்ளது. சென்னை மாநகரத்தில் ஆட்டோரிக்கிஷாவை ஓட்டுவதற்குச் சரியான உரிமம் உடையவர் எவராயினும் தற்பொழுது ஆட்டோ உரிமம் பெற முடியும். நிதி நிறுவனங்கள் மூலமாகக் கிடைக்கக் கூடிய கடன் வசதியும் கூட இவ்வண்டிகளின் பெருக்கத்திற்கு காரணமாகும். இதனால், கடந்த பத்தாண்டுகளில் ஆட்டோரிக்கிஷங்களின் எண்ணிக்கை நான்கு மடங்காக உயர்ந்துள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 12,154 ஆகும். 1993 உடன் முடிவடைந்த பத்தாண்டு காலத்தில் இவ்வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 48,756 ஆக உயர்ந்திருப்பதைக் காண்கிறோம். (1992-ல் இதற்கு இணையான இலக்கமோ 43,695 ஆக இருந்தது) ஆட்டோ-ரிக்கிஷ, டாக்சிகள் ஆகியவற்றின் கட்டண விகிதங்கள் 1993 ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. கட்டண விவரங்கள் இணைப்பு III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

4. தனிவகையான வண்டிகள்:

மூன்று வகையான முக்கிய மோட்டார் வண்டிகளைத் தவிர இரு வேறு வகையான மோட்டார் வண்டிகளும் உள்ளன. இவற்றில் ஒன்று தனியார் பணி வண்டிகள். அவை, வண்டிச் சொந்தக்காரர்/ கம்பெனிகள் தத்தம் ஆட்களையோ பணியாளர்களையோ ஓரிடத்திலிருந்து வேறிடத்திற்கு அழைத்துச் செல்ல பயன்படுகின்றன. மேலும், அவை வாடகைக்கு விடப்படாமல் தொழில் அல்லது வணிகத்திற்கு மட்டும் முழுவதுமாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மற்றொன்று பல்வேறு கல்வி நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான வண்டிகள். அவை மாணவர்களையும் பணியாளர்களையும் ஏற்றிச் செல்லப் பயன்படுகின்றன. 31-12-1993 அன்று நிலவரப்படி இத்தகைய வண்டிகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:-

- | | |
|--|----------|
| (1) தனியார் பணி வண்டிகள் | .. 1,008 |
| (2) கல்வி நிறுவனங்களுக்கு சொந்தமான பேருந்துகள்.. | 1,290 |

IV. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்கள்:

ஒருமுனை வரி அல்லது பரிமாற்ற அடிப்படையில் சலுகை வரி மூலமாக அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையே தடையின்றிப் போக்குவரத்து வசதியினை ஏற்படுத்துவதற்கு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த ஏற்பாடு, ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்ட இரண்டு மாநிலங்களிடையே குறிப்பிட்ட அளவிலான

1994 ஏப்ரல் 7]

சரக்கு வண்டிகள், பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் தங்கு தடையின்றி சென்று வர வழி வகுக்கிறது. தமிழ்நாடு, ஆந்திரம், கருநாடகம், கேரளம், பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறது. மாநிலங்களிடையே செய்து கொண்ட ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில், சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

	சரக்கு வண்டிகள்		ஒப்பந்த வண்டிகள்	
	பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்	சுற்றுலா வாடகை சீருந்து	வாடகை மோட்டார் வண்டி
தமிழ்நாடு-ஆந்திர பிரதேசம்	5,250	150	50	100
ஆந்திரப் பிரதேசம் - தமிழ்நாடு	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு-கருநாடகம்	3,000	150	100	200
கருநாடகம்-தமிழ்நாடு	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2,500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ்நாடு	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு-பாண்டிச்சேரி	3,000	வரம்பு	வரம்பு	வரம்பு
		ஏது மில்லை.	ஏது மில்லை	ஏது மில்லை
பாண்டிச்சேரி-தமிழ்நாடு	300	"	"	"

மேற்குறிப்பிட்ட ஒப்பந்தங்கள் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு செய்து கொள்ளப்பட்டவை. தற்போதைய நிலைக்கேற்ப இந்த ஒப்பந்தங்களைச் சீராய்வு செய்ய வேண்டியுள்ளது. செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்களுக்கு மாறாக பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையிலோ பயண தூரத்திலோ மீறல்கள் செய்யப்படுவதால் அடிக்கடி பிரச்சினைகள் எழுகின்றன. இந்தப் பிரச்சினையை மாநிலங்களுக்கிடையே கூடி விவாதித்துத் தீர்க்கப்பட வேண்டியுள்ளது.

பாண்டிச்சேரி மாநிலத்துடன் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தின்படி, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் ஒத்துக் கொள்ளப்பட்ட விகிதாசாரம் 4:1 ஆகும். ஆனால் பாண்டிச்சேரி மாநிலம், அதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட விகிதாசாரத்தை விட அதிகமாக உரிமங்கள் வழங்கியுள்ளது. பாண்டிச்சேரி

[1994 ஏப்ரல் 7]

எடுத்துக் கொண்ட கூடுதலான வழித்தடங்களை ஒரு குறிப்பிட்ட அளவில் முடக்கவேண்டுமென உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. எனினும், இதன் பிறகு மாநிலங்களுக்கிடையே வழங்கப்படும் உரிமங்கள் விதிதாசாரம் 4:1 என்ற அளவுக்கு கட்டாயமாகப் பின்பற்றப்பட வேண்டும்.

ஆந்திரப் பிரதேசத்தைப் பொருத்தவரையில், எடுத்துக் கொண்ட முயற்சியின் பலனாக மகிழ்ச்சியூட்டும் விளைவுகள் நிகழ்ந்துள்ளன. 1981 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட வரைவு துணை ஒப்பந்தம் நீண்ட காலமாக உறுதி செய்யப்படாமல் இருந்தது. 1981 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை, 1993 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு மாதத்தில் உறுதி செய்யப்பட்டது. 6.12.93-ல் சென்னையில் இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்களுக்கிடையே, தமிழ்நாடு, ஆந்திர பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான மூன்றாவது ஒப்பந்தம் பற்றிய செயற் குறிப்பு விவாதிக்கப்பட்டது. புதிய வழித்தடங்கள், வழித்தடங்களை மாற்றுதல், வழித்தடங்களை அதிகரித்தல், பொது வண்டிகள், தனியார் வண்டிகள் ஆகியவற்றின் ஒதுக்கீடுகளை ஒன்று சேர்த்தல், ஒருமுனை வரியில் தனியார் பணி வண்டிகளை அறிமுகப்படுத்துதல், சாதாரண வாடகை வண்டிகள் மற்றும் சுற்றுலா வாடகை வண்டிகள் ஆகியவற்றின் எண்ணிக்கையினை அதிகரித்தல் போன்றவைகள் அவ்விவாதத்தில் இடம் பெற்றன. இவற்றின் மீது தொடர் நடவடிக்கைகள் விரைவு படுத்தப்படும்.

1975 ஆம் ஆண்டில் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தத்திற்கு மாறுபட்டு சமதூரப் பயணத்திற்குப் பதிலாக சமபேருந்து எண்ணிக்கை வேண்டும் என முதலில் கர்நாடக மாநிலம் விருப்பம் தெரிவித்தது. அதிகாரிகள் மட்டத்தில் பலமுறை பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்பட்ட பின்னர் அம்மாநிலம் சமதூரம் அடிப்படைக்கு கொள்கை அளவில் இசைவு தந்துள்ளது.

கேரளாவைப் பொருத்த வரையில், 1989 ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் வெளியிடப்பட்ட துணை ஒப்பந்த வரைவு, இரு மாநில அமைச்சர்கள் அளவில், நடைபெற்ற பேச்சு வார்த்தைக்குப் பிறகு ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதற்கான வரைவு ஒப்பந்தம் உறுதி செய்யப்பட இருக்கிறது.

V. நாட்டுடைமையாக்கல்:

நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. உரிமதாரர்கள் தொடர்ந்த வழக்குகளின் காரணமாக இத்திட்டம் நிறைவேறுவது வெகுவாக தாமதப்படுத்தப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கும் செயலை விரைவுபடுத்த வேண்டி 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ் நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள்

1994 ஏப்ரல் 7]

பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப் பட்டன. இது தவிர, அனைத்து பயணிப் பேருந்துகளையும் 5 ஆண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை அரசு 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. இதனை நிறைவேற்றும் நோக்கத்துடன் தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. தமிழ் நாட்டிலுள்ள அனைத்து பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றை கையகப்படுத்த இச்சட்டம் வழிவகை செய்கிறது. பிறகு, தமிழ் நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டு வரப்பட்டது. இச்சட்டம் ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவாகப் பயணிப் பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்களுக்கு விலக்கு அளித்துள்ளது.

1976-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் சில மாற்றங்கள் கொண்டுவரப்பட்டதின் விளைவாக பொதுமக்கள் நலன் கருதி நெடுங்காலமாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிக்கப் பட்டனர். இந்நிலையில் ஏற்கனவே அனுமதி பெற்றுள்ள குறிப்பிட்ட உரிமையாளர்கள் தவிர பிற உரிமையாளர்கள் தங்கள் பேருந்துகளை அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களிலோ அல்லது அவைகளைப் பாதிக்கும் விதத்தில் இணைந்தோ இயக்க இயலாது என்று 1987-ஆம் ஆண்டில் தலைமை நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான உரிமையாளர்கள் தங்களின் பேருந்துகளை இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாத காரணத்தினால் அவற்றை தனியார் தொடர்ந்து இயக்க தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டத்தை அரசு கொண்டுவந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு 13.11.1987 அன்று நிறைவேற்றப்பட்டு, குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதலைப் பெறுவதற்காக மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. புதிய உரிமையாளர்களுக்கு உரிமம் வழங்கவும், வரைவு திட்டம் மற்றும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் கீழ்வரும் வழித்தடங்களில் செயல்பட்டு வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் தங்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கவும், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றி அமைக்கவும் இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது. இச்சட்ட முன் வடிவுக்கு 1989-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்ட சமயத்தில் மாநிலத்தில் புதிய அரசு பதவி ஏற்றது. அப்போது இருந்த அரசு தனது நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு அச்சட்டம் முரணானது எனக். கருதியதால்

[1994 ஏப்ரல் 7]

அதை வெளியிட வேண்டாமென முடிவு செய்தது. எனவே அப்போதிருந்த அரசு ஒரு அவசர சட்டம் மூலம், குடியரசு தலைவரின் இசைவு பெற்ற மேற்சொன்ன சட்ட முன் வடிவை இரத்து செய்தது.

1991-ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் மீண்டும் ஆட்சி மாற்றம் ஏற்பட்டு தற்போதைய அரசு ஆட்சி பொறுப்பேற்றது. தற்போதைய நிலைமையைக் கருத்திற் கொண்டும் மாநில போக்குவரத்து கழகங்களின் நலனைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடனும் சில மாற்றங்களுடன் 1987-ஆம் ஆண்டில் இருந்த அரசு வகுத்த கொள்கையினை பின்பற்றுவது இந்த அரசின் கொள்கையாகும். பொதுமக்களின் நலன் கருதி, தனிப்பட்ட உரிமையாளர்கள், தற்போது இயக்கிவரும் வழித்தடங்களில் தொடர்ந்து அவர்களே இயக்க அனுமதி வழங்க இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அதன்படி கீழ்க்கண்ட தீர்மானங்களுக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டம் (சட்ட எண்.41/1992) நிறைவேற்றப்பட்டது:-

1. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் தற்போது இயங்கி வரும் தனியார் உரிமையாளர்கள் மட்டும் அதே வழித் தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் தொடர்ந்து பேருந்து இயக்க அனுமதி அளிக்கப்படலாம்.

2. தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் மாறுதல் கோரினால், வரையறுக்கப்படும் சில நிபந்தனைகளின்பேரில் அனுமதிக்கலாம்.

3. அப்போதிருந்த அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பின்பற்றிய கொள்கைப்படியும், தமிழ் நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்டமுன்வடிவில் அடங்கியுள்ளபடியும், ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயணமுனை வரை இயக்கி வருகின்ற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி அதற்குப் பதிலாக அவற்றை பகுதி வழித் தடங்களில் இயக்க அனுமதி அளிக்கும் முறை பின்பற்றப்படலாம்.

4. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி அளிக்கத் தேவையில்லை.

VI. வரி விதிப்பு

1. வரி விதித்தல்

தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை செயலுக்கு கொண்டு வந்ததன் மூலம் மோட்டார் வண்டிகள் வரிகளை விதிக்கும் நடைமுறை சீராக்கப்பட்டது.

பேருந்தில் அனுமதிக்கப்படும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை, செய்து கொடுக்கப்படும் வசதிகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், பயணப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பேருந்துகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப்பதற்கு பேருந்துகள் ஓடும் தூரம் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்படுவதில்லை. சரக்கு வண்டிகளுக்கு அவற்றில் ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் வரி வசூலிக்கப்படுகின்றது. மோட்டார் வண்டிகளுக்கும், போக்குவரத்து அல்லாத நான்கு சக்கர மோட்டார் வண்டிகளுக்கும், வண்டிகளின் எடை அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு அவற்றின் கன பரிமான அடிப்படையிலும், வரி விதிக்கப்படுகின்றது. 1.4.1989 முதல் பதிவு செய்யப்படும் இரண்டு சக்கர மோட்டார் வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒருமுறை ஆயுட்கால வரி செலுத்திய பிறகு, வண்டி உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வரி செலுத்த ஆண்டுதோறும் வரத் தேவையில்லை.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு பல்வேறு வண்டிகளுக்கு அறிவித்த வரி விலக்கு, வரி குறைப்பு மற்றும் வரிச்சலுகைகள் தொடர்ந்து அமுலில் உள்ளன. அவை பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

(1) 50 சி.சி வரையிலுள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு முழு வரிவிலக்கு.

(2) மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கு வரி விதிப்பதில் 1/4 பங்கு சலுகை.

போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகளுக்கு தற்போது நடைமுறையில் இருந்து வரும் வரி விகித அமைப்பு விவரங்கள் இணைப்பு IV-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2. வரி வசூலித்தல்

மோட்டார் வண்டி வரி வசூல் செய்வது இத்துறையின் முக்கியப் பணிகளில் ஒன்றாகும். பணம் செலுத்துவதை விரைவு படுத்த முக்கிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் இயந்திரங்கள் (Cash trac machines) வழங்கப் பட்டுள்ளன. மேலும், வரி செலுத்தும் காலங்களில், வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில், நெரிசலைத் தவிர்க்க கூடுதல் கவுண்டர்கள் (Counters) ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து அல்லாத வண்டிகள் மீதான வரியினை வசூலிக்க சென்னை மாநகரத்தில் சில வங்கிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

3. வருவாயும் செலவும்

இத்துறை பெருவாரியான வருவாய் அளிக்கும் துறைகளில் ஒன்றாகும். பெருவாரியான வருவாய் ஆதாரம், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மற்றும் விதிகளின் கீழ், கட்டணத்துடன் வரிகளாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. கடந்த ஆண்டுகளில் ஈட்டப்பட்ட வருமானத்தில் ஒரு நேர்வான உயர்வு இருக்கிறது என்பதை கீழ்க்கொடுக்கப்பட்ட 8 ஆண்டுகளுக்கான புள்ளி விவரத்திலிருந்து அறியலாம்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

ஆண்டு	ரூபாய் (கோடியில்)
(1)	(2)
1987-88	152.49
1988-89	162.49
1989-90	196.00
1990-91	231.66
1991-92	248.18
1992-93	289.00
1993-94 (மதிப்பீடு)	305.00
1994-95 (மதிப்பீடு)	318.00

இத்துறையின் நிர்வாகச் செலவுகள் ரூ. 7.72 கோடிக்குள் அடங்கியுள்ளது. இது கிடைக்கும் வருவாயில் 2.5 சதவீதமாகும்.

VII. சாலைப் பாதுகாப்பும் போக்குவரத்தை மேம்படுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளும்.

1. சாலைப் பாதுகாப்பு.

சாலை விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழ்கின்றன. ஒவ்வொரு வருடமும் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது. சாலை விபத்துகளில் இறப்பவர்களின் எண்ணிக்கையும் படுகாயம் அடைவோரின் எண்ணிக்கையும் உண்மையிலேயே கவலையளிக்கக் கூடியதாக உள்ளது. பொருளாதார ரீதியாகவும் சமுதாய ரீதியாகவும் ஏற்படக்கூடிய பாதிப்புகளும் இழப்புகளும் மேலும் கவலை தருவதாக உள்ளன. சாலை விபத்துக்களின் விவரங்களும் அவற்றால் நிகழும் பாதிப்புகளின் விவரங்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

விபத்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை

	ஆண்டு		
	1991	1992	1993
1. இறந்தவர்கள்	5978	6386	6528
2. படுகாயமடைந்தவர்கள்	3323	3425	3562
3. சிறுகாயமுற்றோர்	16354	17758	17957
4. காயமடையாதோர்	6867	6710	6878
மொத்தம்	32522	34279	34925

1994 ஏப்ரல் 7]

சம்பந்தப்பட்ட நபர்களின் எண்ணிக்கை

	ஆண்டு		
	1991	1992	1993
1. விபத்தில் இறந்தவர்கள்	6406	7090	7349
2. படுகாயமுற்றோர்	4671	5326	5100
3. சிறுகாயமுற்றோர்	24867	26473	27226
மொத்தம்	35944	38889	39675

இந்த விபத்துக்களை ஆராய்ந்தால் சாலை விபத்துகளுக்கு ஓட்டுநர்கள் அதிவேகமாக, பொறுப்பில்லாமல் கவனக் குறைவாக வண்டி ஓட்டுவதே காரணம் என்று தெரிகிறது. அதைத் தவிர, சாலை உபயோகிப்பவர்களின் கவனக் குறைவும் குடிபோதையில் வண்டிகளை ஓட்டுவதும் விபத்துக்களுக்கு காரணமாகும். சரியான முறையில் பராமரிக்காமல் உள்ள சாலைகள், சாலைகளில் காணும் தடைகள், இடர்பாடுகள், வாகன ஓட்டுனர்களின் உடல் மற்றும் உளவியல் ரீதியான நிலைகள், போக்குவரத்து நெரிசல், சுற்றுப்புறச் சூழ்நிலைகள், வாகனங்களில் காணும் இயந்திரக் கோளாறுகள் அதிக அளவில் சுமையேற்றி வரும் வாகனங்கள் போன்ற காரணங்களினாலும் விபத்துக்கள் நிகழக்கூடும்.

அதனால், போக்குவரத்து நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரை ஒருபுறம் சாலைப் பாதுகாப்பையும் மறுபுறம் சாலை விபத்துக்களைக் கட்டுப்படுத்துவதையும் மனதில் கொள்ள வேண்டும். இந்தப் பிரச்சினைப் பல்வேறு கோணங்களிலிருந்து சமாளிக்கப் படவேண்டும் என்ற கருத்திற்கு மாறுபாடு ஏதும் இல்லை. சாலை விபத்துக்களில் பிரச்சினையைக் குறைக்க வேண்டுமெனில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், கல்வி ஆகிய இருவேறு பிரதான கோணங்கள் வாயிலாகவே செயல்படுத்த முடியும், வேறு விதமாகக் கூறவேண்டுமெனில் சாலை வடிவமைப்பு, (Road Geometry) வரையறுக்கப்பட்ட சாலை, சாலையின் அகலம், சாலைச் சந்திப்புகள், சாலைக் குறியீடுகள், வழிகாட்டிக் கம்பங்கள், சைகைக் குறிகள் ஆகியவை செயல்படுத்தப்படவேண்டும். சாலை உபயோகிப்போர் மற்றும் ஓட்டுநர்கள் சாலை விதிமுறைகளை சரியாக செவ்வனே கடைபிடிக்கச் செய்யவேண்டும். தவிர, தண்டனை நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும். ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியும் பயிற்சியும் தேவை. சாலை உபயோகிப்போருக்கு சாலை விதிமுறைகளைக் கற்பிக்க வேண்டும்.

(அ) சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டப்பிரிவு 215ன்படி, போக்குவரத்து அமைச்சரைத் தலைவராகவும், பல்வேறு துறைகளைச்

[1994 ஏப்ரல் 7]

சார்ந்தவர்களை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு நிறுவப்பட்டது. இக்குழு, சாலைப் பாதுகாப்பைப் பற்றிய பல்வேறு பிரச்சினைகளை ஆய்ந்து, விபத்துக்களை தடுப்பது, நல்லமுறையில் போக்குவரத்து நடைபெறுவதற்கான ஆலோசனை வழங்கும். இக்குழு, 29.6.1993 அன்று கூடி சாலைப் பாதுகாப்பு சம்பந்தப்பட்ட பல்வேறு பிரச்சினைகளைப் பரிசீலித்தது.

(ஆ) சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம்

சாலைப் பாதுகாப்பின் அவசியத்தை வலியுறுத்தவும் சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளைக் கடைப்பிடிப்பதற்கும் சாலைப் பாதுகாப்பு வாரவிழா ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஜனவரி மாதம் கொண்டாடப்படுகிறது. 1994 ஆம் ஆண்டு, ஜனவரி மாதம் 3ம் தேதியிலிருந்து 9ஆம் தேதி வரை ஐந்தாவது சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் கொண்டாடப்பட்டது. பாதுகாப்பு விளக்கக் கல்விக் கூட்டங்கள், கருத்தரங்குகள் ஆகியவற்றை நடத்துதல், பாதுகாப்புப் பற்றிய கவர்ச்சி வாசகங்கள் குறித்து விவாதித்தல், அவற்றை விளம்பரப்படுத்துதல், தொலைக்காட்சி மற்றும் அனைத்திந்திய வானொலி மூலம் செய்திகளைக் கொடுத்தல் போன்ற பணிகளில் பல தொண்டு நிறுவனங்கள் ஆர்வத்துடன் ஈடுபட்டன. சென்னையில் ஆட்டோ ஓட்டுநர்களுக்கென சிறிய அளவில் ஒரு பயிற்சியும் நடத்தப் பட்டது. மாவட்டங்கள் அளவில் விழாக்கள் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடும் செய்யப்பட்டன.

போக்குவரத்து சீரான முறையில் நடைபெற போக்குவரத்து கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலை சந்திப்புகளில் நிறுவப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள சாலைகளின் மத்தியில் பிரிவுத் தடுப்புகள் (Central medians) அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படும் பகுதிகளில் எச்சரிக்கைப் பலகைகள் வைக்கப் பட்டுள்ளன. அளவுக்கு மீறிய, அதிக வேகத்தில் செல்லும் வண்டிகளைக் கண்டுபிடிக்க சென்னை மாநகரில் “ஸ்பிடட் ராடர் துப்பாக்கி” என்னும் கருவி பயன்படுத்தப்படுகிறது. “மூச்சுப் பகுப்புக் கருவி” குடிபோதையில் வண்டிகளை ஓட்டும் ஓட்டுநர்களை சோதனை செய்ய பயன்படுத்தப் படுகிறது. ஓட்டுநர்கள் இழைக்கும் போக்குவரத்துச் சட்ட மீறல்கள்—முறைகேடுகளைத் தடுக்க தலத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை சென்னை நகரில். தொடர்ந்து நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கடைப்பிடிக்கும் உணர்வினை பொது மக்களுக்கு ஏற்படுத்த தொண்டு நிறுவனங்களின் உதவியுடன் தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

2. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு

நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் ஊரகப் பணிகள் துறையின் கீழ் போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகக் குழு மாநில முழுவதும் போக்குவரத்து வளர்ச்சிப் பணிகள் குறித்து ஆலோசனைகள் வழங்குவதில் ஈடுபட்டு வருகின்றன. இப்பிரிவில், இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளது. மாநிலத்தில் உள்ள நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தமிழ்நாடு நகர புறப்பகுதி வளர்ச்சிக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றிற்குப் போக்குவரத்து மேம்பாடு குறித்து கருத்து தெரிவிப்பது, போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு செயற்குறிப்புகள் வழங்குவது, போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் காவல்துறை அலுவலகங்களுக்குத் தொழில் நுட்ப ஆலோசனைகள் வழங்குவது ஆகிய பணிகள் இக்குழுவிடம் உள்ளன. இவ்வமைப்பு 1993 ஆம் ஆண்டில் சாலை சந்திப்பு மேம்பாடுகள் குறித்தும், விபத்துக்கள் நிகழக்கூடிய இடங்கள் குறித்தும் ஆராய்ந்து 115 அறிக்கைகளை தயார் செய்துள்ளது.

3. சென்னை மாநகரில் சாலைப் போக்குவரத்து முன்னேற்றங்கள்

சென்னை மாநகரில் கடந்த இருபதாண்டுகளில் வண்டிகளின் போக்குவரத்து வளர்ச்சி ஏறக்குறைய பத்து மடங்காகப் பெருகி உள்ளது. இதன் காரணமாக போக்குவரத்து இயல்பாகவும் எளிதாகவும் நடைபெறுவது தடை பெற்றுள்ளது. அதனால் நெருக்கடியும் இடர்பாடும் ஏற்பட்டுள்ளன. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகமும், டாக்டர் அம்பேத்கார் போக்குவரத்துக் கழகமும் 2400 பேருந்துகளை 500 வழித் தடங்களில் தினமும் இயக்குகின்றன. இவற்றில் நாளொன்றுக்கு 36 இலட்சம் மக்கள் பயணம் செய்கின்றனர். அதிகமான அளவிலுள்ள போக்குவரத்தை சமாளிக்கும் பொருட்டு, போக்குவரத்து பிரச்சினைகள் அதிகமாக உள்ள இடங்களைக் கண்டறிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. வழிகாட்டி விளக்குகள், போக்குவரத்துக் குடைகள், மையத் தடுப்புகள், அடையாளக் குறியீடு பலகைகள், நடைபாதைக் கம்பிகள், ஆகியவற்றை நிறுவுவதல் போன்ற சாலைப் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப் பட்டுள்ளன. இதுவரை 58 சாலைப் போக்குவரத்து வழிகாட்டி விளக்குகளும், 112 போக்குவரத்துக் குடைகளும் நிறுவப்பட்டுள்ளன. ரேடார் 'ஓட்டுநர்கள் குடித்திருக்கின்றனரா என்பதை அறியும் கருவி' வேகத்தைக் கண்டுபிடிக்கும் கருவி, பாரந்தூக்கியுடன் மீட்புக் கலன் பொருத்தப்பட்ட வேன்கள் ஆகியவையும் பயன்படுத்தப்பட்டு

வருகின்றன.

மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் அரும் முயற்சியின் பேரில் அண்ணா சாலையிலிருந்து அண்ணா சாலையிலுள்ள ஓயிட்ஸ் சாலைச் சந்திப்பு வரையிலான 1.9 கிலோ மீட்டர் தொலைவுக்கு நான்கு வழிப்பாதை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு கொண்டு வரப்பட்ட நான்கு வழிப்பாதை முறை சாலையைப் பயன்படுத்துபவர்கள் ஒழுங்கைப் பின்பற்றத் தூண்டி, அவர்களைக் குறிப்பிட்ட பாதையிலேயே செல்லவைக்கிறது. இம் முறையினால் போக்குவரத்து எளிதாகச் செல்ல முடிவதுடன், பயண வேகமும் அதிகரிக்கிறது. போக்குவரத்து மீறல்கள் குறைவதுடன் எரி பொருள் செலவும் மிச்சமாகிறது. இச் செயல் முறை விளக்கத் திட்டத்தின் பயனைக் கருத்தில் கொண்டு, போக்குவரத்து வழிப் பாதையை அண்ணா சாலையின் மற்ற பகுதிகளுக்கும் நீட்டிப்பது பற்றி பரிசீலனையில் உள்ளது.

4. மாசுக்கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்களிலிருந்து வெளியேற்றப்படும் புகை மற்றும் ஆவி முதலியவை பெருமளவில் வெளியாகும் மாசுக்கழிவுகளாகும். வெளியேற்றப்படவேண்டிய மாசின் அளவு குறித்து மத்திய அரசு நிர்ணயித்துள்ளது. மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியிடும் மாசுக்கழிவினைக் கண்காணிக்கும் பணி மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. மாசுக்கட்டுப்பாடு வாரியம் சரக்கு வாகனங்களைச் சோதனையிட்டு குறைகளைச் சுட்டிக்காட்டி, குறைகள் நிவர்த்தி செய்யப்பட்ட பின் தகுதிச்சான்றிதழ் பெறுவதற்கு அனுப்பி வைக்கிறது. முதல் கட்டமாக, இத்திட்டம் சென்னையில் மட்டுமே நடைமுறைப்படுத்தப்பட்டு அமுலில் உள்ளது. இத்திட்டம் படிப்படியாக மற்றப்பகுதிகளுக்கும் மற்ற வகையான வாகனங்களுக்கும் விரிவுபடுத்தப்படும்.

மாசு ஏற்படாத வாகனங்கள் உற்பத்திச் செய்யவேண்டும். அதுபோன்று புதிய சக்தியினால் இயங்கும் வாகனங்கள் தொழில் நுட்ப ரீதியில் ஏற்படும் மகத்தான புதிய கண்டு பிடிப்புகளால் வணிகமுறையில் செயல்படுத்தக்கூடிய அளவிற்குவரும் நிலையை இந்த அரசு வரவேற்பதுடன், அதுபோன்ற நிலை ஏற்படுவதற்கும், ஊக்குவிப்பதற்கும் நாட்டம் கொண்டுள்ளது.

5. போக்குவரத்தைச் செயற்படுத்துவதில் காவல் துறையினரின் பங்கு

மோட்டார் போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் காவல் துறையினரின் பங்கு வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித்துறைகளையும், போக்குவரத்தை முறைபடுத்துவது தொடர்பான சில விதிகளையும் செயற்படுத்துவதே காவல் துறையினரின் முக்கியப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பொறுப்பாகும். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துக்கென தனியே ஒரு காவல் பிரிவு இயங்கி வருகிறது. 43 போக்குவரத்துக் காவல் நிலையங்கள் 6 துணைக் காவல் பிரிவுகளும் உள்ளன.

போக்குவரத்திற்கென மாவட்ட தலை நகரங்களிலும் மற்றும் பெரியநகரங்களிலும் தனியாக காவல் பிரிவுகள் உள்ளன. இவைகள் போக்குவரத்து விதிமுறைகளை அமுல்படுத்துவதுடன், அவற்றை மீறுவோர் மீது நடவடிக்கை மேற்கொள்ளும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளன. இவ்விதம் மாவட்டங்களில் போக்குவரத்திற்கென தனியாகவுள்ள காவல் நிலையங்களின் எண்ணிக்கை 85. காவல் துறை உதவி ஆய்வாளர்கள் மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட பதவி தரத்திலுமுள்ள அதிகாரிகளுக்கு சட்டங்கள்/விதிகளின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது. தடுப்பு மற்றும் தண்டனை நடவடிக்கைகள் போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவுகளின் பணிகளாகும். தடுப்பு நடவடிக்கையின் கீழ், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிமுறைகளை செயல்படுத்தல், முக்கியமான போக்குவரத்து மையங்களில் சுற்றுக் காவல் புரிதல், பொதுமக்களுக்கு போக்குவரத்து விதிகளை தெரியப்படுத்துதல் ஆகியன போக்குவரத்துக் காவலரின் பணிகளும், அதிகாரங்களும் ஆகும். முக்கிய சாலை சந்திப்புக்கள், விபத்துக்கள் நிகழ வாய்ப்புள்ள இடங்கள், போக்குவரத்து நிறைந்த, குறிப்பாக நெரிசல் நேரங்களில், பள்ளி, கல்லூரிப் பகுதிகள் ஆகிய இடங்களில், போக்குவரத்துக் காவல் துறையினரின் பணி பயன்படுத்தப்படுகிறது. காவல் துறையின் தண்டனை நடவடிக்கை, சாலை விதிகளை மீறி தவறு இழைக்கும் ஓட்டுநர்கள் மீது வழக்குகளைப் பதிவு செய்து தண்டனை பெற்று தருவதாகும். இன்னும் மிக குறிப்பாக கூறுவதாயின், போக்குவரத்து விதிகளை மீறுவோர் மீதும், உரிமம் இல்லாது வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்தல், 'டீ' குறியீடு அட்டையில்லாமல் வாகனம் பழகுவோர் மீதும், வரி செலுத்தியதற்கான குறியீட்டு அட்டை இல்லாத வாகன ஓட்டிகள், அதிவேகமாக வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், வாகனத்தில் அதிக ஆட்கள்/சரக்குகள் ஏற்றுவோர் மீதும், காவல் துறையினரின் எச்சரிக்கைகளை மீறுவோர் மீதும், தவறான பக்கத்தில் வாகனத்தை முந்தி செல்வோர் மீதும், வாகனத்தை காப்பீடு இல்லாது ஓட்டுவோர் மீதும், பேருந்துகளில் படிகளில் நின்று கொண்டு பயணம் செய்வோர் மீதும், கண்முடித்தனமான பொறுப்பற்ற முறையில் வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், குடிபோதையில் வாகனம் ஓட்டுவோர் மீதும், காற்றழுத்த ஒலிப்பாணை இயக்குவோர் மீதும், அதிக அளவில் புகையை வெளியிடும் வாகனத்தை ஓட்டுவோர் மீதும், கண்ணைக் கூசவைக்கும் முன் விளக்குகளை உபயோகிக்கும் வாகன ஓட்டிகள் மீதும், தேவைக்கு குறைவான வெளிச்சம் உள்ள முன் விளக்குகள் உள்ள வாகனங்களை ஓட்டுவோர் மீதும், இவை போன்ற குற்றங்கள் புரிபவர் மீதும் போக்குவரத்துக் காவல் துறையினர் நடவடிக்கை மேற்கொள்கின்றனர்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

VIII. மோட்டார் வண்டி விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு நிவாரணம் :

(ii) விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு சட்டமுறையிலான நிவாரணம் :

விபத்துக்குள்ளானோர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்க, 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் விதிமுறைகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. மோட்டார் வண்டி விபத்து காரணமாக மரணமடையும் அல்லது நிரந்தரமாக ஏலாமையடையும் நபர்களுக்கு, வண்டியின் உரிமையாளர் இழப்பீடு செய்யவேண்டும். விபத்துக்குட்பட்டவர் மீது தவறு இருந்த போதிலும் கூட, வண்டியின் உரிமையாளர் இழப்பீடு தரும் பொறுப்பை ஏற்க வேண்டும். மேலும், விபத்தில் இறந்தவர்க்கு ரூ. 25,000-ம் நிரந்தர ஏலாமையடைந்தோர்க்கு ரூ. 12,000-ம் இடைக்கால இழப்பீடாக உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றது.

மேலும் அறுதல் நிதி என்பது விபத்து ஏற்படத்தி விட்டு நிற்காமல் ஓடிவிடும் பதிவு எண்களை அறிய முடியாத வண்டிகளால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு வழங்கப்படும் தனியொரு நிவாரணமாகும். இந்த அறுதல் நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ், இறந்தவர்களின் குடும்பத்திற்கு ரூ. 8,500-ம் படுகாயமுற்றவர்களுக்கு 2,000-ம் வழங்கப்படுகின்றது.

நம் மாநிலத்தில், மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயத்தில், 1990 ஆம் ஆண்டில் 21,014 கேட்பு மனுக்களும், 1991-ஆம் ஆண்டில் 24,189 கேட்பு மனுக்களும், 1992-ஆம் ஆண்டில் 25,997 கேட்பு மனுக்களும் தாக்கல் செய்யப்பட்டன. 1990-ஆம் ஆண்டிலும், 1991-ஆம் ஆண்டிலும், 1992-ஆம் ஆண்டிலும் முறையே ரூ. 58.58 கோடியும் ரூ. 47.30 கோடியும், 56.15 கோடியும் இத்தீர்ப்பாயத்தினால் இழப்பீடாக வழங்கப் பட்டுள்ளது.

தமிழ் நாடு மாநில சட்ட உதவி மற்றும் ஆலோசனை வாரியத்தின் மூலமாக ஏழை மக்களுக்கு சட்ட உதவி அளிக்கப்படுகின்றது. மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயத்தில், இழப்பீடு கோரி மனுக்கள் தாக்கல் செய்து ஏழை மக்களுக்கு உதவி புரிவதே மேற்சொன்ன வாரியத்தின் பணிகளுள் ஒன்றாகும். சட்ட உதவி மூலம் ஏழை மக்கள் தாக்கல் செய்த வழக்குகளும், பெற்ற இழப்பீடு தொகைகளும் கீழ்வருமாறு:-

ஆண்டு	நிதிமன்றத்தில் முடிவு பெற்ற வழக்குகள்	அளிக்கப்பட்ட தொகை
(1)	(2)	(3)
		ரூ. பை.
1990	622	1,41,01,441.10
1991	743	1,35,82,390.39
1992	707	1,38,75,481.00
1993	433	1,27,08,523.00

1994 ஏப்ரல் 7]

(ii) முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதி:

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதித் திட்டத்தின் கீழ், விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கோ, அவர்களது உறவினர்களுக்கோ கீழ்காணும் விதத்தில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது:—

1. இறப்பு	ரூ.	3,000
2. நிரந்தர ஊனம்	ரூ.	1,500
3. ஒரு கண் அல்லது ஓர் உறுப்பு இழப்பு	ரூ.	800
4. ஏனைய நேர்வுகளில்	ரூ.	100

இது நிபந்தனைகள் ஏதுமின்றி வழங்கப்படும் உதவித் தொகையாகும். மனுதாரரின் நிதி வசதியினைக் கருத்திற்கொள்ளாமல், எல்லா மனுதாரர்களும், இந்த நிவாரண உதவித் தொகையினைப் பெற தகுதி பெற்றவர்கள். இதற்காக ஆண்டு தோறும் ரூ. 1.50 கோடி ஒதுக்கப்படுகிறது.

IX. மோட்டார் வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் மற்றும் பொதுமக்களின் நலனுக்காக செய்யப்பட்ட சலுகுறிப்பிடத் தக்க முன்னேற்றங்கள்

கணிப்பொறிமயமாக்குதல், கவுண்டர் முறை, குறித்த கால பணி நடவடிக்கைகள் ஆகிய மூன்று முறைகளை இவ்வரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. சமீபகாலத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட இந்த முறையின் வாயிலாக பொது மக்களுக்கும் வாகன உரிமையாளருக்கும் சிறந்த முறையில் பணிகள் செய்துதரப்பட்டு பயன் உள்ளவையாக உள்ளது. சென்னையில் உள்ள அனைத்து 5 வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் கணிப்பொறி வழங்கப்பட்டுள்ளது, கணிப்பொறி மயமாக்கப்பட்ட பின்னர், விண்ணப்பித்த இரண்டு நாட்களுக்குள் ஓட்டுநர் உரிமங்களையும் ஊர்திபதிவுச் சான்றிதழ்களையும் தர முடிகிறது. இதற்கு முன்னர், இதற்காக குறைந்தது ஒரு வாரத்திற்காவது காத்திருக்க வேண்டியிருந்தது. உரிமம் வழங்குவது, பதிவு சான்று வழங்குவது ஆகியபணிகள் செவ்வனே செயல்பட்டு வருவதால் வரி வசூலிப்பதற்கும் கணிப்பொறியைப் பயன்படுத்த திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

(2) கவுண்டர் முறையின் கீழ் விண்ணப்பங்களை பொது மக்கள் பகல் 1 மணிக்கு முன் கொடுத்து விடவேண்டும். விண்ணப்பத்தின் மீதான நடவடிக்கை அன்று மாலை 5.30 மணிக்குள் எடுக்கப்பட்டுவிடும். இம் முறையினால், குறிப்பிடப்பட்ட காலத்திற்குள் பணி செய்து முடிக்கப்பட்டு முடிவதுடன், இடைத்தரகரால் ஏற்பட்டு வரும் தொல்லை அறவே ஒழிக்கப்பட்டுவிட்டது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

(3) சென்னை மாநகரின் மையப்பகுதி ஒன்றில் வண்டிகளை பதிவு செய்யப்படும் முறை ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த முறையின்படி பதிவு செய்யப்படவேண்டியவண்டிகள் அனைத்தையும் ஒரு மைய இடத்திற்கு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நாள் தோறும் கொண்டு வரவேண்டும். அந்த இடத்திற்கு அனைத்து வட்டார போக்குவரத்து அலுவலர்களும் சென்று அதே இடத்தில் வண்டிகளைப் பதிவு செய்வார்கள். இதனால் ஏற்கெனவே நெரிசல் நிறைந்த மாநகர போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வாகனங்களை கொண்டு செல்வதில் உள்ள இடர்பாடுகளை தவிர்க்க நேர்கிறது.

(4) இந்த அரசு, 50 சி.சிக்கு குறைவான இரு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு அளித்துள்ளது. இதன் காரணமாக அடித்தள, நடுத்தர வர்க்க மக்கள் தங்களுக்கென வைத்திருக்கும் இத்தகைய மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரிவிலக்கினால் பயன் பெறுகின்றனர்.

(5) இந்த அரசுதான், சாலை விபத்துகளினால் பாதிக்கப்படுவோர்க்கான உதவித் தொகையை, விபத்தின் விளைவிற்கேற்ப, முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து வழங்கப்படும் தொகையினை இரட்டிப்பாகவும், மூன்று மடங்காகவும் உயர்த்தியுள்ளது.

X. 1993-94-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள்

போக்குவரத்து அமைப்பை மேம்பாடு செய்வதற்காக உள்ள முயற்சிகளை மேற்கொள்வதற்கு நிதி பற்றாக்குறை தடையாக இருக்கவில்லை என்பது கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள 1993-94-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள் அளிக்கப்பட்டதனால் தெளிவாகிறது.

1. மீனம்பாக்கத்திலுள்ள பகுதி அலுவலகத்தை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துவது.
2. திருச்செங்கோடு (சேலம் மாவட்டம்) மற்றும் பழங்காந்தத்தின் (மதுரை மாவட்டம்) புதிய பகுதி அலுவலகங்களை ஏற்படுத்துவது.
3. ஒசூரிலுள்ள சோதனைச் சாவடியில் கூடுதல் பணியாளர்களை நியமித்தல்.
4. கனிமியப்பணிகளை ஒருங்கிணைக்க ஒரு சிஸ்டம் அனலிஸ்ட் பதவி ஒன்றினை ஏற்படுத்துவது.
5. செயலாக்கப் பிரிவுகளை வலுப்படுத்தும் பொருட்டு ஆறு மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் (நிலை-2) பதவிகளை ஏற்படுத்துதல்.
6. திருப்பூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஒரு ஈப்பு (Jeep) வாங்குதல் மற்றும் ஓட்டுநர் நியமனம்.

1994 ஏப்ரல் 7]

7. சென்னை (மையம்), சென்னை (தெற்கு) ஆகிய இரு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தமாகக் கட்டிடங்களை கட்டுதல்.
8. சென்னை மாநகரில் ஓட்டுநர் திடல் அமைத்தல்.
9. சென்னை (கிழக்கு) வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தில் கணினிப்பொறி நிறுவுதல்.
10. ஆட்டோரிக்கிஷாக்களில் மீட்டர்களைப் பொருத்த முத்திரையிடு கருவிகளை (sealing pliers) வாங்குதல்.
11. வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் தொலைபேசி வசதி அளித்தல்.
12. பல்வேறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு ஆவண அலமார்களை வாங்குதல்.
13. பத்து அலுவலகங்களுக்கு கேஷ்-டிராக் கருவிகளை வாங்குதல்.

இவற்றுடன், ஓர் அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்கேற்ப, பணியாளர்களுடன் கூடுதல் பணியாளர் இடங்களை தோற்றுவிக்க கொள்கை அளவில் அரசு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இந்நெறிமுறைகளை பின்பற்றி 50 சி.சி. வண்டிகள் நீங்கலாக ஒரு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்படும் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 10,000 இருக்குமானால் அவ்வலுவலகம் குறிப்பிடப்பட்ட பணியாளர் எண்ணிக்கையுடன் கூடுதல் பிரிவைப் பெற தகுதியுடையதாகும்.

XI. 1994-95-ஆம் ஆண்டிற்கான இரண்டாம் பகுதித் திட்டங்கள்

போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகளை மேம்படுத்தவும், சிறந்த முறையில் பொதுமக்களுக்கு சேவை புரியவும் ஏதுவாக கீழ்க்காணும் திட்டங்கள் 1994-95-ஆம் ஆண்டின் இரண்டாம் பகுதி திட்டங்களாக ரூ. 81.23 இலட்சம் செலவில் அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது.

- (1) கோயம்புத்தூர் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை, கோயம்புத்தூர் தெற்கு, கோயம்புத்தூர் வடக்கு என இரண்டாகப் பிரித்தல்.
- (2) மதுரை மற்றும் கோயம்புத்தூரில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பணிகளைக் கணினிமயமாக்குதல்.
- (3) 17 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு “கேஷ் ட்ராக் மெஷின்கள்” 17-ஐ வாங்குதல்.
- (4) திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் ஸ்ரீரங்கத்திலும், தென் ஆற்காடு வள்ளலார் மாவட்டத்திலுள்ள சிதம்பரத்திலும் பகுதி அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்துதல்.

[1994 ஏப்ரல் 7]

- (5) செங்கை எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம், திருத்தணியிலும் கோயம்புத்தூர் மாவட்டம், பிச்சானூர் என்ற இடத்திலும் சோதனைச்சாவடிகள் ஏற்படுத்துதல்
- (6) திருச்சி, சென்னை (வடக்கு) ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்காக அலுவலகக் கட்டிடங்களைக் கட்டுதல்.
- (7) ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் வீடுகளில் தொலைபேசிகள் அமைத்தல்.
- (8) போக்குவரத்து ஆணையாளரின் பயனுக்கென, மின்னணு தட்டச்சுப் பொறியை வாங்குதல்.
- (9) போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் அலுவலகங்கள்/வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள்/பகுதி அலுவலகங்கள் ஆகியவற்றிற்காக, 24 காவலர்கள் (Watchman) ஏற்படுத்த அனுமதித்தல்.
- (10) திருச்சியிலுள்ள கண்காணிப்புப் பிரிவை வலுப்படுத்தல்.
- (11) மாசுக்கட்டுப்பாடு பிரிவுக்கு கூடுதல் பணியாளர்கள் ஏற்படுத்தல்.

XII. ஒட்டுமொத்த மதிப்பீடும், வளர்ச்சி வாய்ப்புகளும்

வாகனங்களின் எண்ணிக்கை பெருமளவில் கூடிக்கொண்டே போகிறது. குறிப்பாக இரண்டுச் சக்கர வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் அதிகரித்திருக்கிறது. இவ்விதம் அதிகரித்துள்ள வாகனங்களைச் சமாளிப்பதற்குப் போதுமான அளவு சாலை வசதிகள் அதிகரிக்கவில்லை. அடிக்கடி வாகன வடிவ அமைப்பில் மாற்றங்கள் செய்யப்படுகின்றன. பற்பல புதிய வகை வாகனங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நிருவாகம் பல பரிமாணங்களைக் கொண்டதாகும். இதனால், இத்துறையின் நிருவாகம் மிகவும் கடினமாகியுள்ளது. ஒருபுறம் தொழில் நுட்பத்தில் ஏற்பட்டுள்ள மாறுதல்களாலும், மற்றொருபுறம் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் எதிர்பார்ப்புகளும் விருப்பங்களும் அதிக அளவில் இருப்பதாலும், இத்துறை நவீன முறையிலும், மிகுந்த ஆற்றலுடனும் செயல்பட வேண்டியது அவசியமாகிறது. இவ்விதம் உள்ள நிலைமையை அரசு நன்கு உணர்வதுடன், சிறப்பாகவே செயல்பட்டு சாதனை அடைந்துள்ளது என்றே கூறலாம். இந்த அரசு, பணிகளைப் போதுமான அளவில் உரிய நேரத்தில் செவ்வனே செய்து வருவதுடன் நல்ல முறையில் நிர்வகித்தும் வருகிறது என்றே உறுதியாகக் கூற முடியும்.

இதோடு மட்டுமல்லாமல், ஏற்கெனவே அடைந்துள்ள நிருவாகத்தின் தரமும் வேகமும் இனியும் தொடரப்படுவதோடன்றி, புதுமையான வழி முறைகளையும் புதிய யுக்திகளையும் தடையின்றி மேற்கொண்டு மேன்மேலும் உயர் நிலை அடைவதே மிகவும் ஆற்றல் வாய்ந்த மாண்புமிகு முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்களின் தலைமையிலான இவ்வரசின் முயற்சியாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு-II

[603 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

மானியக்கோரிக்கை எண் 39 மற்றும் 57

சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள்-கப்பல் போக்குவரத்து

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

முன்னுரை :-

1.1 போக்குவரத்துத் துறை தமிழகத்தின் உயிர் நாடியான நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளை நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல், வரி விதிப்பு முதலிய பணிகளை உள்துறை கவனித்து வருகிறது. சமீபத்தில் ஏற்படுத்தப்பட்ட டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகம், டாக்டர் புரட்சித்தலைவி ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், மாகவி பாரதியார் போக்குவரத்துக்கழகம் ஆகியவை உட்பட 19 அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் ஏனைய தொடர்புடைய போக்குவரத்து நிறுவனங்களான தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, சாலைப்போக்குவரத்து நிறுவனம், மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்புத்துறை மாநிலத் துறைமுகத்துறை ஆகியவை போக்குவரத்துத்துறையின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

1.2 இத்துறையின் குறிக்கோள் தமிழக மக்களுக்கு திறமையான, சிக்கனமான போதுமான உரியவாரு ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குவதாகும். இந்தநோக்கத்தின் தொடர் நடவடிக்கையாக இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மாநகர, நகர கிராம மக்களுக்குத் தேவையான போக்குவரத்து வசதிகளை அளித்து வருகின்றன. பயணிகள் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கிய இந்த அரசின் கொள்கை இதற்கு ஆதாரமாக அமைந்துள்ளது.

2. நாட்டுடைமையாக்கல் :

2.1 தமிழ்நாட்டில் பயணிகள் சாலைப்போக்குவரத்தை அரசு உடமையாக்கும் பணி நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பின்னர் 1948-ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் உள்ள எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில், தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத்துறை

[1994 ஏப்ரல் 7]

1959-ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் அல்லது பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமகாலம் முடிவடையும்போது அரசு எடுத்துக்கொள்வதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967-இல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2 1971-ஆம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள், பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை சட்டமன்றம் இயற்றியது. 50 பேருந்து உரிமங்களும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள், பணிக்களரிகள் ஆகியவை அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதையடுத்து, அரசு, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப்பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தை 1973-ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டுக் கால அளவில், மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப்பேருந்து போக்குவரத்தை அரசுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய, முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. ஆனால் 1983-இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செயல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்சநீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டினைச் செயல்படுத்தவும் 1973-ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984-இல் ஒரு சட்டத்தினை அரசு இயற்றியது. இச்சட்டத்தினால், ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாகப் பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும், அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும்போது, அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக்கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

ஒரு வழக்கில் எதிர்மனுதாரர் (தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்), அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தின் ஒரு பகுதியில் பேருந்தை இயக்குவதற்கு உரிமத்தில் வேறுபாடு செய்ய அவருக்கு அனுமதி அளித்திருந்த போதிலும், அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அல்லது அதன் ஒரு

1994 ஏப்ரல் 7]

பகுதியில் பயணிப் பேருந்தை இயக்குவதற்கு அவருக்கு உரிமை இல்லையென 24-2-1987 அன்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. மதுரை-குமுளிக்கிடையே அல்லது அதன் ஒரு பகுதியில் உள்ள அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், இணைப்பு II-ல் குறிப்பிடப்பட்ட நபர்கள் அல்லாத எவரும் பயணிப்பேருந்துப் பணிகளை இயக்கக்கூடாது என்றும் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

இதனையடுத்து, தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்கள்/பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில், பயணிப்பேருந்துப் போக்குவரத்து பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்டமுன்வடிவு வகை செய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்குவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு, 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப்பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக்கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குக் கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக அரசுப்பேருந்துகளை இயக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

எனினும், 1973-ஆம் ஆண்டு நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென அரசு விரும்பியது. தமிழ்நாடு 1990-ஆம் ஆண்டு பயணிப்பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்ட முன்வடிவை 1990 இல் அரசு கொண்டு வந்தது. 1984-இல் மூலச்சட்டத்திற்குக் கொண்டு வரக்கருதப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் கொண்டுவர வழிவகை செய்வதுடன், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்குள் நிறைவு செய்வதற்கும் வழிவகை செய்தது. 1,000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முடிக்கவனம் செலுத்தவேண்டிய தேவையின் அடிப்படையில், 1990-ஆம் ஆண்டு சட்ட முன் வடிவை திரும்பப் பெறலாம் என்று தற்போது முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

2.3 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க ஏறத்தாழ 900 வரைவுத்திட்டங்கள் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் 1976-89 ஆம் ஆண்டுகளில் வெளியிடப்பட்டன. இவ்வாறு வெளியிட்டு பத்தாண்டுகளுக்கும் மேலாகியும் இத் திட்டங்கள் குறித்து விசாரணை செய்யப்படவுமில்லை. ஒப்புதலளிக்கப்படவுமில்லை. இதற்கு இடையில், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1-7-1989 முதல் செயலுக்கு வந்தது. 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவின்படி, அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் செயற்குறிப்புகளுக்கு ஓராண்டிற்குள் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட வேண்டும். இல்லையெனில், அவை காலாவதியாகிவிடும். எனவே, தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களால் ஆட்சேபணை ஏதும் தெரிவிக்கப்படாத வரைவுத்திட்டங்களை உள்துறை பரிசீலனை செய்து 1990, ஜூன் இரண்டாம் அரைத் திங்களில் 250 வரைவுத்திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்து ஆணை பிறப்பித்தது. திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளித்ததை எதிர்த்துத் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உயர் நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்கள் தாக்கல் செய்தனர். 31-10-1990-ஆம் நாளன்று சென்னை உயர்நீதிமன்ற இருவர் ஆயம், பல்வேறு பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்குவதற்கான வரைவுத்திட்டங்கள் குறித்து முடிவு எடுக்க வகை செய்யும் விசாரணை அறிவிப்பினைத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்பட்ட அனைத்து நடைமுறைகளையும் ரத்து செய்துள்ளதோடு, திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கும் ஆணை செல்லாது என்றும், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 100-வது பிரிவையும், இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின் 13, 14 ஆகிய பிரிவுகளையும் மீறுவதாகும் என்றும் தீர்ப்பு அளித்தது. அரசின் உள்துறையும், அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும், உயர்நீதிமன்றம் அளித்த தீர்ப்பிற்கு எதிராக உச்ச நீதிமன்றத்தில் சிறப்பு அனுமதி மனுக்களைத் தாக்கல் செய்தன. உச்ச நீதிமன்றம் இவ்வரைவுத் திட்டங்களுக்கு அரசு ஒப்புதல் அளித்தது செல்லுபடியாகும் என்று தீர்ப்பளித்துள்ளது.

தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி வகைமுறைகள்) சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றி உள்ளது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவுத் திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை ஏற்கனவே இயக்கி வருவோர் தங்கள் உரிமங்களைப் புதுப்பித்துக்கொள்ளவும், நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும், இச் சட்டம், ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க புதிய பேருந்து உரிமங்களைத் தனியாருக்கு வழங்கத் தடை செய்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

3. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் 1971-ஆம் ஆண்டு வரை இயங்கி வந்த பயணி பேருந்து இயக்கம் கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. இவ்வாறு சுயாட்சித் தன்மையுடன் தனித்து இயங்கவல்ல போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பரவலான நடவடிக்கைகளின் மூலம், வளர்ந்து வரும் போக்குவரத்து தேவைகளை முனைப்புடன் பூர்த்தி செய்யும் நடவடிக்கைகளில் தங்களை ஈடுபடுத்திக்கொண்டுள்ளன. இம் மாநிலத்தில், தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 19 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. 1993-ஆம் ஆண்டு மார்ச் இறுதிவரை, 16 பேக்குவரத்துக்கழகங்கள் இயங்கி வந்தன. போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்பாட்டினை ஆய்வு செய்ய அரசினால் நிறுவப்பட்ட வல்லுநர்கள் குழு, பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றைப் பிரிக்குமாறு பரிந்துரைத்தது. இந்தப் பரிந்துரையின் அடிப்படையில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையின் வடக்குப் புறப்பகுதியை இயக்க எல்லையாக கொண்டும், தெற்குப் பகுதியை இயக்க எல்லையாகவும் கொண்டும் இரண்டாக பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. புதிதாகத் தொடங்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக் கழகம் எனப் பெயரிடப்பட்டு, 19-1-1994 முதல் இயங்கி வருகிறது. இதே முறையில் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகமும் இரண்டாக பிரிக்கப்பட்டு, புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜே. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் உருவாக்கப்பட்டது. இவ்வாறு உருவாக்கப்பட்ட புதிய போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் இதுவரை இயக்கப்பட்டு வந்த மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களை இயக்கி வருகிறது. இதன் மூலம் தமிழ்நாடு, ஆந்திரா, கர்நாடகம் கேரளா ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்து வழித்தடங்களில் பேருந்து இயக்கம் நடைபெற்று வருகிறது. இப்புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 27-1-1994 முதல் கர்நாடகம், கேரளா, ஆந்திரப்பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையேயான வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு, 18-2-1994 முதல் “மாகவி பாரதியார்” போக்குவரத்துக்கழகம் என்ற பெயரில் புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் இயங்கி வருகிறது. மேட்டுப்பாளையம் வரையிலான நீலகிரி மலைப்பகுதியும் அதைச்சுற்றியுள்ள பகுதிகளும் இக் கழகத்தின் இயக்க எல்லையாகும். சேரன் பொறியியல் கழகத்தைச்

[1994 ஏப்ரல் 7]

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்துடன் இணைப்பதற்கு அரசாணை பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழகத்தில் உள்ள அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தொடர் எண்ணும்	செயல்படத்	முக்கிய	31-1-1994
கழகத்தின் பெயரும்.	தொடங்கிய	இயக்கப்	அன்றிருந்தபடி
	நாள்.	பரப்பு.	பேருந்துகளின்
			எண்ணிக்கை.

(1)	(2)	(3)	(4)
1. பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகம். சென்னை.	1-1-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (4.வெ.ரா. சாலையின் தெற்குபகுதி).	1,164
2. பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம். மதுரை.	17-1-1972	மதுரை, காமராசர் மாவட்டங்கள்.	1,194
3. சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம். கோயம்புத்தூர்.	1-3-1972	கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.	1,438*
4. சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர், நாகபட்டினம், காயிதேமில்லத் மாவட்டங்கள்.	766
5. அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்	15-2-1973	சேலம் மாவட்டம்.	814
6. கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், திருநெல்வேலி.	1-1-1974	திருநெல்வேலி-கட்ட பொம்மன், சிதம்பரனார் மாவட்டங்கள்.	832
7. தந்தை பெரியர் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென் ஆர்காடு-வள்ளலார், விழுப்புரம்-ராமசாமி படையாட்சியார் மாவட்டங்கள்.	805

*பின்பு புதிதாகத் தொடங்கப்பட்ட மாகாண பாரதியார் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்கு மாற்றம் செய்யப்பட்ட 367 பேருந்துகள் உட்பட.

1994 ஏப்ரல் 7]

(1)	(2)	(3)	(4)
8. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை. (விரைவுப்பேருந்து)	1-4-1980	தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதிலும் உள்ள வழித்தடங்கள் மற்றும் பாண்டிச்சேரி.	811
9. பட்டுக்கோட்டை- அழகிரி போக்குவரத்துக்கழகம், வேலூர்.	1.12-1982	வட ஆற்காடு- அம்பேத்கார், திருவண்ணாமலை- சம்புலையார் மாவட்டங்கள்.	699
10. மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக் கழகம், காரைக்குடி.	1-4-1983	புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், புகம்போன், முத்து ராமலிங்கதேவர் மாவட்டங்கள்.	712
11. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1-4-1983	பெரியார் மாவட்டம்.	813
12. நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1-4-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	589
13. தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சி.	1-4-1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்.	837
14. இராணி மங்கம்மாள் போக்குவரத்துக்கழகம், திண்டுக்கல்.	1-4-1986	திண்டுக்கல்-அண்ணா மாவட்டம்.	630
15. அன்னை சத்யா போக்குவரத்துக் கழகம், தருமபுரி.	1-4-1987	தருமபுரி மாவட்டம்.	570
16. புரட்சித் தலைவர் எம்.ஜி.ஆர். போக்குவரத்துக்கழகம், காஞ்சிபுரம்.	1-4-1992	செங்கல்பட்டு- எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டம்.	671
17. டாக்டர் அம்பேத்கர் போக்குவரத்துக்கழகம், சென்னை.	19-1-1994	ஈ.வெ.ரா. பெரியார் சாலையின் வட பகுதியிலுள்ள சென்னைப் பெருநகர்.	1171

(1)	(2)	(3)	(4)
18. புரட்சித்தலைவி டாக்டர் ஜெ. ஜெயலலிதா போக்குவரத்துக்கழகம், சென்னை.	27-1-1994	மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வழித்தடங்கள்.	173

4. மாநிலப்போக்குவரத்துக்கழகங்களின் செயல்பாடு :

4.1 பொதுமக்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் நிறைந்த போக்குவரத்து வசதியினை திறமையுடனும், சேவை மனப்பான்மையுடனும் ஏற்படுத்திக் கொடுப்பது 19 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் குறிக்கோளாகும். 1993-94 ஆம் நிதியாண்டில், ஜனவரி மாதம் வரை, ரூ. 69.22 கோடி செலவில் 1.125 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக்கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தி உள்ளன. இதில், பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை மாற்றிய வகையில் 1,011 பேருந்துகளும், புதிய வழித்தடங்களில் இயக்கப்பட்ட 114 பேருந்துகளும் அடங்கும். புதிய பேருந்துகளை அறிமுகப்படுத்தியதன் பயனாக 117 கிராமங்களில் உள்ள சுமார் 1,20 இலட்சம் மக்கள் பயன்டைந்துள்ளனர். கிராமப்பகுதிகளில் தொலைதூரங்களில் உள்ள பகுதிகளுக்கு 45 சிறிய பேருந்துகளையும் (Minibuses) 283 குறுகிய பட்டை சக்கரங்களுடைய பேருந்துகளையும் (Sheet-wheel based buses) போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயக்கி வருகின்றன. 1994 ஜனவரி வரையிலான கால அளவில், போக்குவரத்துக்கழகங்கள் இயக்கும் 8263 வழித்தடங்களில் 4911 வழித்தடங்கள் இலாபமற்றவையாக உள்ளன. (Uneconomic routes) இந்த வழித்தடங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குப் பெரிய இழப்பு ஏற்பட்டாலும், கிராம மக்களின் நலன் கருதி சேவை அடிப்படையில் பேருந்துகள் தொடர்ந்து இயக்கப்படுகின்றன.

4.2 டீசல் விலை உயர்வு, டயர் மற்றும் உதிரிப்பாகங்கள் விலை உயர்வு, விலைவாசி ஏற்றம் ஆகிய எதிர்பாராத காரணங்களினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை மிகவும் மோசமான அளவில் பாதிக்கப்பட்டாலும் அவற்றின் உற்பத்தித் திறன் திருப்திகரமான முறையில் நிலைநிறுத்தப்பட்டு வருவது கீழ்க்கண்ட விவரங்களிலிருந்து தெரியவரும்.

1992-93 ஆம் ஆண்டில் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்று 392 கி. மீட்டர் இயக்கப்பட்டதற்கு மாறாக, 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 31-ல் அன்றுள்ளவாறு நாள் ஒன்றுக்கு 395 கி. மீட்டராக இயக்கத்திறன் உயர்ந்துள்ளது. 1994-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் இறுதி

1994 ஏப்ரல் 7]

நிலவரப்படி அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 14,689 இப்பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. இப்பேருந்துகளில் நாளொன்றுக்கு சுமார் 153 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்கிறார்கள். நாளொன்றுக்கு இப்பேருந்து 52.40 இலட்சம் கி.மீ. தூரம் இயக்கப்படுகின்றன.

4.3 மேற்குறிப்பிட்ட 14,689 பேருந்துகளில் 4,531 பேருந்துகள் வெளியூர் பேருந்துகளும் மொத்தப் பேருந்துகளில் இது 31 விழுக்காடுகள் ஆகும். 7,382 பேருந்துகள் (50.26 விழுக்காடுகள்) நகரப் பேருந்துகளும், 500 மலைச் சாலைகளில் இயக்கப்படும் பேருந்துகளும் 811 விரைவுப் பேருந்துகளும் அடங்கும். மேற்படிப் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து வெளியூர் பேருந்துகளை விட நகரப் பேருந்துகளையே அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அதிக அளவு இயக்கி வருவது தெரியும். இதற்குக் காரணம், நகரப் பேருந்துகளின் பயணக் கட்டண விகிதம் குறைவாக இருப்பதேயாகும். நகரப்பேருந்துகளின் இருக்கை நிறைவு சதவீதம் (Occupancy Ratio) 50 சதவீதத்திலிருந்து 55 சதவீதமாகும் வெளியூர் பேருந்துகளில் அது 80 சதவீதத்திலிருந்து 85 சதவீதமாகும். பொருளாதார ரீதியில் இலாபகரமாக இல்லாமல் போனாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நகரப் பேருந்துகளை பொதுமக்களின் நலனுக்காக அதிகமாக தொடர்ந்து இயக்கி வருகின்றன.

4.4 இயக்கத்திறன் மற்றும் தொழில் நிருவாகம் ஆகியவற்றில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நன்மதிப்பைப் பெற்று வந்தள்ளன. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் பாதகமான வணிக நிலைமைகள் நிலவியபோதும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் திருப்திகரமான முறையில் இயங்கி வருகின்றன.

4.5 1992-93 வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டின்படி, போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 46 கோடி நிகர இழப்பினை அடையும் என்று 1992-93 ஆம் ஆண்டில் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் 1992 செப்டம்பர் மத்தியில் ஏற்பட்ட மசல் விலை உயர்வு மற்றும் தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் இவற்றின் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிகர இழப்பு ரூ. 100 கோடிக்கும் மேலாக உயருமென மதிப்பிடப்பட்டது. இருப்பினும், (அ) செலவுகளைக் குறைத்து சிக்கனப்படுத்தியதாலும் (ஆ) பொதுமக்களுக்கு இடையூறு ஏற்படாத வண்ணம் சாத்தியப்படுகிற வழித்தடங்களைச் சீர்த்திருத்தி அமைத்ததாலும், (இ) திறமையான மேற்பார்வையினாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இந்த இழப்புத்தொகை ரூ. 50.90 கோடியாகக் குறைக்கப்பட்டது. 1993-94-ஆம் ஆண்டில், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் இழப்பு, சுமார் ரூ. 89.90 கோடியாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால் 1993-ஆம் ஆண்டு

[1994 ஏப்ரல் 7]

டிசம்பர் மாதம் நடைமுறைக்கு வந்த பேருந்து கட்டண விகித உயர்வு காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழப்பின் பெரும் பகுதியைச் சரிகட்ட முடியும் என்று எதிர்ப்பார்க்கப்பட்டது. ஆனால், சமீபகாலத்தில் திருத்தியமைக்கப்பட்ட கட்டண விகிதங்களின் மூலம் பெறப்பட்ட கூடுதல் வருவாயில் ஒருபகுதி, 2-2-94 முதல் ஏற்பட்ட டீசல் விலையேற்றத்தின் (ஏறத்தாழ ஒரு லிட்டருக்கு ரூ. 0.89 கூடுதல் செலவினம்) காரணமாகப் பயனற்றுப் போய்விட்டது. எனவே, திருத்த மதிப்பீட்டின்படி மொத்த இழப்புத் தொகை ரூ. 55.49 கோடியாக இருக்குமென எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

4.6 அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரா, கேரளா, மஹாராஷ்டிரா ஆகியவற்றில் சாலைப்பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பணிக்கு 1 கி.மீட்டருக்கு முறையே 16.47 காசும், 17.00 காசும், 15.00 காசும், 20.83 காசும் வசூலிக்கப்பட்டு வருகிறது. சமீபத்திய கட்டண உயர்வுக்குப் பின்னரும் தமிழகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 1 கி.மீட்டருக்கு 14.00 காசு சாதாரண கட்டணமாக வசூலிக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்தக் கட்டண விகிதம் பிற தென் மாநிலங்களில் வசூலிக்கப்படும் கட்டணத்தைவிடக் குறைவானதே. மிகக் குறைந்த விகித பயணக்கட்டணமே உயர்த்தப்பட்டதாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இழப்பு ஏற்பட்ட போதிலும் பொதுமக்களின் நலன் கருதி இலாபகரமாக இல்லாத வழித்தடங்களிலும் நகரப் பேருந்துகளை தொடர்ந்து அதிகமாக இயக்கிவருவதாலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பல்வேறு அளவில் ஏற்பட்டுள்ள நிதி நெருக்கடியிலிருந்து மீள தத்தளித்துக் கொண்டிருக்கின்றன.

4.7. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், தங்களது சேவையை மேம்படுத்த நவீன தொழில் நுட்பத்தைக் கையாளுவதில் முன்னணியில் உள்ளன. ஊதிய விவரங்களைக் கணக்கிடல், நிதிக் கணக்கிடும் முறை நிருவாகத் தகவல் சேகரிப்பு முதலியவை போன்ற பல்வேறு முக்கிய பணிகளுக்கு பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கணிப் பொறிகளை (Computers) பயன்படுத்தி வருகின்றன. நீண்ட தூரம் செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகளை இயக்கிவரும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், குறிப்பிட்ட சில இடங்களில் திரும்பி பயணம் செய்வதற்கான மறுபயணச் சீட்டுகளை பொதுமக்கள் முன்கூட்டியே வாங்குவதற்காக கணிப் பொறிகளை பயன்படுத்தி வருகிறது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் ஐந்து தொலை தூரப் பேருந்துகளில் கம்பியில்லாத தொலைத் தொடர்புக் கருவிகள் சோதனை முறையாக பொருத்தப்பட்டு, இரவு நேரங்களில் வழித்தடங்களில் ஏற்படும் பிரச்சினைகளை உடனடியாக அறிந்து கொள்ள வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம்.

1994 ஏப்ரல் 7]

பேருந்துகளில் இருக்கைவசதி உள்ளனவா என்பதை பயணி உடனடியாத அறிந்து கொள்ள வண்ணத் தொலைக்காட்சிப் பெட்டிகள் மூலம் அறிவிப்பு செய்ய ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

4.8 தமிழ்நாட்டில் உள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பேருந்து இயக்கங்களைச் சிறப்பாகக் கண்காணிப்பதற்காக, கம்பியில்லா தொடர்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தி பணிமனை, துணை பணிமனை, நேரப் பதிவாளர் மற்றும் பேருந்து நிறுத்துமிடங்களை இதன்மூலம் இணைத்துள்ளன. விபத்து, பேருந்துகள் பழுதுபடுதல், போக்குவரத்தை மாற்றுப்பாதையில் திருப்பிவிடுவது போன்ற நேரங்களில் அவசர நடவடிக்கைகள் எடுப்பதற்காக பல்லவன் மற்றும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடமாடும் கம்பில்லாத தொலைத் தொடர்பு வசதியுள்ள வேன்களை (Mobile van) பயன்படுத்துகின்றன. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் குறித்து ஆய்வு செய்ய அமைக்கப்பட்ட வல்லுநர்கள் குழு, தாங்கள் அளித்த பரிந்துரைகளில் ஒன்றில் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இடையே தகவல்களைப் பகிர்ந்துகொள்ள, அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தலைமையிடங்களிலும் வைக்கப்பட்டுள்ள கணிப் பொறிகளையும், சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திலுள்ள கணிப் பொறியுடன் இணைக்கலாம் என தெரிவித்துள்ளது. தேசியத் தகவல் மையத்தில் கிடைக்கப்பெறும் வசதிகளைப் பயன்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டது. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களில் உள்ள கணிப் பொறித் தொடர்மூலம், தற்போது அரசுக்கு தகவல்களை அனுப்பிவருகின்றன. முதலில் தகவல்கள் கணிப்பொறியில் பயன்படுத்தக்கூடிய 'பிலாப்பி' (Floppy) மூலம் அரசு போக்குவரத்துத் தலைமை அலுவலகங்களிலிருந்து மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. இதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் அரசுக்குமிடையே தகவல்களை இருவழிகளிலும் விரைவில் பரிமாறிக்கொள்ள முடிகின்றது.

4.9.1. நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் வழிப்பறி மற்றும் விபத்துக்களை தடுக்கும் நோக்கத்துடன் 1993 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் முதல் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பாதுகாவலர்கள் மற்றும் விபத்து ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு ஒரு தனி நெடுஞ்சாலை Highway Patrolling Team) உருவாக்கப்பட்டது. சுற்றுக் காவல் பணியின்போது இக்குழு பின்வரும் அலுவல்களை மேற்கொள்கிறது.

(அ) இடர்பாடுகளுக்குள்ளான வண்டிகள், போக்குவரத்துத் தடையைத் தவிர்க்கவேண்டி உடனுக்குடன் அப்புறப் படுத்தப்படுகின்றன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

- (ஆ) இவ்வாறு அவ்வண்டிகளை உடனுக்குடன் அப்புறப்படுத்த முடியவில்லையெனில் நிறுத்தப்பட்டுள்ள இடர்பாடுற்ற வண்டிகளில் பிரதிபலிப்பு நாடாக்கள் ஒட்டப்படுகின்றன. (Reflection Tapes).
- (இ) விபத்துகளைத் தடுக்கும்பொருட்டு அதிவேகமாக செல்லும் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளின் வேகங்களையும் இக்குழு கட்டுப்படுத்துகிறது.
- (ஈ) சுற்றுக் காவல் பணி தீவிரமான கண்காணிப்பால், பேருந்துகள், கார் மற்றும் வேன் ஆகியவைகளில் பயணம் செய்வோர்களிடம் நடக்கும் வழிப்பறிகள் வெகுவாகக் குறைந்துள்ளன.
- (உ) நெடுஞ்சாலைகளில் ஏற்படும் போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு விபத்துக்களுக்கு உள்ளான தனியார் லாரிகள், வேன்கள், கார்கள் போன்றவை சுற்றுக்காவல் குழுவினால் அப்புறப்படுத்தப்படுகின்றன.
- (ஊ) முதலுதவி, மீட்டிங் ஊர்தி ஆகியவற்றின் மூலம் விபத்துக்காலங்களில் உடனுக்குடன் நிவாரணப்பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

இந்த ஏற்பாடுகளால் பெருவிபத்துக்கள் தடுக்கப்பட்டதோடு மட்டுமல்லாமல் ஈடுசெய்ய முடியாத உயிரிழப்புகளையும் தவிர்க்கமுடிந்தது. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்வோர் விபத்து மற்றும் வழிப்பறி ஆகியவற்றிற்கு ஆளாகாமல் தடுக்கப்பட்டதோடு அந்நெடுஞ்சாலையைப் பயன்படுத்தும் ஏனையோரும் விபத்துகளிலிருந்து காப்பாற்றப் படுகிறார்கள்.

4.9.2 சாலை போக்குவரத்துச் சங்கம், தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சிச் சங்கம் ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து கழகங்கள் பல்வேறு விநியோகப் பெற்றும், பெற்றுக்கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1992-93-ஆம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித்திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் பெட்ரோல் செலவில் அதிகப்படியான கிலோமீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காக நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் விநியோகப் பெற்றுள்ளன. உண்மையிலேயே பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் 31-1-94-ஆம் நாள் நிலவரப்படி, நாள் ஒன்றுக்கு ஒரு பேருந்து 395 கிலோமீட்டர் ஓடுகிறது. இது நாட்டிலேயே உயர்ந்த அளவாகும்.

4.10 மாற்று எரிபொருள் ஆராய்ச்சி.

4.10.1 இயற்கை எரிவாயு, பெரிய அளவில் பயன்படுத்தக்கூடிய மாற்று எரிபொருளாகக் கருதப்படுகிறது. இயற்கை எரிவாயு சுத்தமான

1994 ஏப்ரல் 7]

எரிபொருளாகவும் சுற்றுப்புறத்தைக் குறைந்த அளவில் மாசுப்படுத்தக்கூடிய ஒன்றாகவும் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மாற்று எரிபொருளைக் கண்டறிவதற்காக பல முயற்சிகளை மேற்கொண்டுவருகின்றன. சென்னை சுத்திகரிப்பு ஆலை, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தமிழ்நாடு எரிசக்தி மேம்பாட்டு நிறுவனம் ஆகியவற்றுடன் இணைந்து டீசல்-அழுத்தப்பட்ட இயற்றை எரிவாயுவைப் பயன்படுத்தக்கூடிய ஒரு முன்னோடித் திட்டத்தை உருவாக்கியுள்ளது. இச்சோதனை நடைபெற்று வருகிறது.

4.10.2 தற்சமயம் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டுவரும் எண்ணெயின் தேவையைக் குறைக்கவும், நம்நாட்டின் தற்போதைய எண்ணெய் இருப்பு நிலையைக் கருதியும் மாற்று எரிபொருளை, முடிவு செய்யவேண்டியது மிகவும் அவசியம் ஆகும். இந்த நிலையில் தமிழ்நாட்டில் சுத்தமில்லாத மாசுக்கேடு விளைவிக்காத பேட்டரிகளால் இயங்கும் பேருந்துகளை, சில இடங்களில் அரசு சோதனை முறையில் இயக்கி வருகின்றது. இதனால் எண்ணெய் சேமிப்பு, அன்னியச் செலாவணி சேமிப்பும் ஏற்படும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், மின்கலத்தால் இயங்கும் ஐந்து வேன்களை (Electric Van) ரூ. 24.23 லட்சத்திற்கு வாங்கி, இவற்றில் ஒன்றை அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பில் அறிஞர் அண்ணா உயிரியல் பூங்காவிற்கு நன்கொடையாக வழங்கியுள்ளது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகமும், மின்கலத்தால் இயங்கும் மூன்று வேன்களை கோயம்புத்தூரிலும் இரண்டு வேன்களை ஊட்டி நகரத்திலும் இயக்கிவருகின்றது.

4.10.3. பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு டீசலுக்கு மாற்றாக நவீன எரிச்சக்தி ஆதாரங்களை கண்டறிய அரசு எடுத்த முயற்சியின் ஒரு பகுதியாக, சில பேருந்துகளை 15% 'எத்தனால்' என்ற எரிபொருளை டீசலுக்கு பதிலாகப் பயன்படுத்த தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றிற்கு அரசு அனுமதித்துள்ளது. இந்த முறையைப் பயன்படுத்தி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை மாநகரத்திலும், தீரன் சின்னமலை போக்குவரத்துக் கழகம் வெளியூர்களிலும் பேருந்துகளைப் பரிசோதனை முறையில் இயக்க முடிவு செய்யுள்ளது. 'எத்தனால்' விலை அதிகமாக உயர்ந்து காணப்படுகிறது. மேலும் தேவையான அளவுக்கு அது கிடைப்பது அரிதாக உள்ளது. இத்திட்டம், பொருளாதார, வணிக மற்றும் இயக்க ரீதியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தால் ஆராயப்பட்டு வருகிறது. இந்நோக்கத்திற்காக: மெத்தனால் உபயோகிப்பது தொழில் நுட்ப மற்றும் ஏனைய ரீதிகளிலும் ஆராயப்பட்டு வருகிறது.

4.11 பயனிகளுக்கு வசதிகள்.

4.11.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயனிகளுக்கு எங்கெல்லாம் எப்போதெல்லாம் தேவைப்படுகிறதோ அங்கெல்லாம் அத்தகைய வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை தங்களுக்குள்ள நெருக்கடியான நிதிநிலைமையிலும் எடுத்துவருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்குமிடங்கள், பஸ் நிற்குமிடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயனிகள் பொருட்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைபோடும் மெஷின்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள் விளக்கு வசதிகள், தகவல் தரும் மேசைகள் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலை பேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வளி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், பொதுமக்கள் தொடர்பு வசதி ஆகியவை சிறப்பு ஏற்பாடுகளாகும். மாமண்டூரில் உள்ள பயணவழி உணவகம் சிறந்த முறையில் பணியாற்றி வருகிறது. மான்மங்கலம், பாடலூர், தோப்பூர் திருமையம், கொட்டாம்பட்டி ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பயணவழி உணவகங்களும் தற்போது செயல்பட்டு வருகின்றன. திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், கணிப்பொறி மூலம் முன்பதிவு மற்றும் திரும்பி வருவதற்கான பயணச் சீட்டு வழங்க சென்னை, மதுரை திருச்சி ஆகிய ஊர்களில் ஏற்பாடு செய்துள்ளது.

பேருந்தின் பின் பகுதியிலும் பக்கவாட்டிலும் அரசியல் மற்றும் தனியார் நிகழ்ச்சிகளை விளம்பரப்படுத்தும்வண்ணம் அதிகமான போஸ்டர்கள் கடந்த காலத்தில் ஒட்டப்பட்டதின் விளைவாக பேருந்துகளுக்குப் பூசப்பட்ட வண்ணங்கள் (கலர்) சேதமடைந்ததைத் தடுக்கும் பொருட்டு அனுமதியில்லாமல் போஸ்டர்கள் ஒட்டப்படுவதை தடை செய்தும், அதனை ஒட்டப்படும் போஸ்டர்களுக்கு உரியவர்கள் மீது வழக்குத் தொடர்ந்து தண்டனை அளிக்கவும் வகை செய்யும் சட்டம் ஒன்று தமிழக சட்டப்பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டது.

4.11.2. பேருந்திற்கு முதன்மை நிலை தரும் முறை:

உலகெங்கும், ஊர்திகள் விரைந்து செல்வதனை மேம்படுத்துவதன் பொருட்டும், அதிகப் பயனிகளை ஏற்றிச் செல்வதன் பொருட்டும், பேருந்துகளுக்கெனத் தனியான வழியினை அமைப்பதென்பது பொதுவான ஒன்றாகும். சென்னைமாநகரில், அண்ணா சிலைக்கும், ஓயிட்ஸ் சாலை சந்திப்புக்குமிடையே பேருந்துகள் அனைத்திற்கும் இம் முறையானது செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இந்தச் சோதனைமுறை வெற்றி பெற்றுள்ளதால் இதனை சென்னையிலுள்ள பிற முக்கிய சாலைகளுக்கும் விரிவுபடுத்துவது நலன் பயக்கத்தக்கதாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

4.11.3 சென்னை மாநகரப் பயணிகளின் நன்மைக்காக பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் “வசதிபோல் பயணம் செய்க” (Travel as you please) என்ற மாதச் சலுகைப் பயணச்சீட்டை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாதம் முழுவதும் எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும் பயன்படுத்தும் வகையில் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

4.11.4 பொருட்காட்சிகள் மற்றும் திருவிழாக்கள் காலச் சிறப்பு பேருந்து வசதிகள் : தமிழ் நாட்டில் பொருட்காட்சி திருவிழாக்காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்புப் பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்தும் சீராக ஒழுங்கு படுத்தப்படுகிறது. பயணிகளின் வசதிக்காக ஆங்காங்கே தேவைப்படும் அளவுக்குப் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர்வசதி, கழிப்பறை வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. பொருட்காட்சி, திருவிழாக்காலங்களில் பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பண்ணாரி சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, வேளாங்கண்ணி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகெனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்குப் பயணிகள் சென்றுவரச் சிறப்பு பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

5.1. சமூக நலப்பணி :

இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப்பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் தொடக்கப் பள்ளி, உயர்நிலைப் பள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பள்ளிகளில் எட்டாம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவசப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பள்ளிகளிலும், கல்லூரிகளிலும் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கல்வி நிலையங்களிலும் பயிலும் மற்ற மாணவர்களுக்குப் போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்கு பயன்படவும் பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்புப் பேருந்துகள் மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன.

5.2 மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திர/எல்லைப் போராட்ட வீரர்களுக்கும் மற்றும் மொழிக்காவலர்களுக்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

5.3. சிகிச்சைக்காகச் செல்லும் புற்று நோயாளிகள் பேருந்துகளில் 75 விழுக்காடு சலுகைக் கட்டணத்தில் மருத்துவமனைக்குச் சென்றுவர அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.4. 50 விழுக்காடுகளுக்கும் அதற்குமேலும் கைகால் ஊனமுற்றும் காது கேளாதும் இருப்பவர்கள் 20 வயதுவரையிலும் வீட்டிலிருந்து பள்ளிக்கும் மருத்துவ மனைக்கும் சென்றுவர அரசு கழகப் பேருந்துகளில் (திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகள் நீங்கலாக) இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இச்சலுகை கல்லூரி பயிற்சிமையங்கள் ஆகியவற்றில் பயிலும் கைகால் ஊனமுற்றோர் மற்றும் காது கேளாதோர் ஆகிய மாணவர்களுக்கும் வழங்கப்படுகிறது. குடும்ப வருமானம் ரூ. 12,000/-க்கு மிகாமல் உள்ள 20 வயதிற்கு மேற்பட்ட உடல் ஊனமுற்றோர்கள் 30 கிலோ மீட்டர் வரை 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டணத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் 46 தடவைகள் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இந்தச் சலுகை 50 விழுக்காடும் மற்றும் அதற்கு மேலும் குறைபாடுகள் உள்ள உடல் ஊனமுற்றோர் சமூக நலத்துறையிடமிருந்து பெறப்பட்ட அடையாள அட்டையின்பேரில் அந்தச் சலுகையைப் பயன்படுத்தி போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மேலும் மன வளர்ச்சி குன்றியோருக்கான சமூக நலத்துறை அங்கீகாரம் பெற்ற கல்வி நிறுவனங்களுக்கும் செல்ல மனவளர்ச்சி குன்றிய மாணவர்களுக்கு அவருடன் துணைக்கு ஒருவரையும் அழைத்துக்கொண்டு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் தவிர ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளில் மருத்துவமனை/பள்ளி/பயிற்சிமையம்/பணியிடத்திற்கு சென்று திரும்ப 50 இலவச அனுமதி (100 சதவீதம்) வழங்கப்படுகிறது. விழுக்காடு அளவிற்கும் மேல் பார்வையற்றோர், வயது வரம்பின்றி வீட்டிலிருந்து மருத்துவமனை, கல்வி நிலையம், பயிற்சி மையம், தொழிற்கூடம் மற்றும் பிற இடங்களுக்குச் சென்றுவர திருவள்ளூர் போக்குவரத்து பேருந்து தவிர அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.5. சில வரைமுறைகளுக்குட்பட்டு கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யப் பத்திரிகை நிருபர்கள் அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். இம்மாநில மாண்புமிகு சட்டப் பேரவைத் துறப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர்.

5.6 தமிழ்நாடு இயல், இசை, நாடகமன்றத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்டுத் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட நாடகக் குழுக்கள் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்

1994 ஏப்ரல் 7]

கழகம் உட்பட அனைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளிலும் 50 விழுக்காடு சலுகை கட்டண பணச் சீட்டு பெற்று அனுமதிப்படுகின்றனர்.

5.7. மாணவர்கள், சுதந்திரப் போராட்ட வீரர்கள், புற்றுநோயாளிகள், உடல் ஊனமுற்றோர், சட்டப் பேரவை, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் ஆகியோருக்கு வழங்கப்பட்ட சலுகைக்காக ஆகும் செலவானது தொடர்புடைய நிருவாகத்துறையினரால் ஈடுசெய்யப்படுகிறது அல்லது ஈடுசெய்யப்படத் தக்கதாகவிருக்கிறது.

6. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்:

6.1 கண் இமைக்கும் நேரத்தில் விபத்துகள் நடைபெறுகின்றன. ஒட்டுநர்கள் இம்மாதிரியான சூழ்நிலையில் எவ்வாறு நடந்துகொள்வது என்பதை என்னளவும் அறியாதவராகவிருக்கிறார்கள். விபத்தினைத் தவிர்த்து பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதிசெய்யும் பொருட்டு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஒட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணிபுரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு “பாதுகாப்பாக ஒட்டுவதற்கான பரிசுத் திட்டம்” என்ற திட்டத்தை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஒட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஒட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமைவாய்ந்த ஒட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உருவாக்கியுள்ளன. விபத்தினைத் தவிர்க்கவேண்டும் என்ற உணர்வினை ஒட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவு பயிற்சி (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஒட்டுநர்கள், ஒட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்துகொள்ளவும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தைச் சார்ந்த கும்மிடிப்பூண்டி கிளையில சுமார் ரூ. 30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஒட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளி (Driving Range) அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

6.2 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஒட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஒட்டுநர் பயிற்சிக்கென ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடற்கட்டு உள்ள, பள்ளி இறுதித்தேர்வில் தேர்ச்சிபெற்ற

[1994 ஏப்ரல் 7]

இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்குக் கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல் பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொதுமக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

6.3. விபத்துகளைப் பெருமளவில் குறைக்கும் பொருட்டு அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழக ஒட்டுநர்களுக்கும் “பாதுகாப்பு வழிமுறைகள் அறியும் முகாம்” ஒன்றினை மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் முறையாக நடத்திவருகின்றன. மருத்துவர்கள், உளவியலார்கள், காவல் துறையினர் மற்றும் நெடுஞ்சாலைத்துறை அலுவலர்கள் ஆகியோர் இத்திட்டத்தில் இணைந்துள்ளார்கள். பார்வைக் குறைபாட்டினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கும் நோக்கில் 45 வயதினை அடைந்த அனைத்து ஒட்டுநர்களும் ஆண்டுதோறும் கட்டாய கண் பார்வை பரிசோதனைக்கு அனுப்பப்படுகிறார்கள். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் முதுநிலை அலுவலர்கள் கலந்துகொள்ளும் விவாதங்கள், கலந்துரையாடல்கள் மூலம் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த ஒட்டுநர்களுக்கு சாலை பாதுகாப்பு, முதலுதவி சாலை விதிகளைச் சர்வசாதாரணமாக மீறுதலைத் தவிர்ப்பதின் முக்கியத்துவம் ஆகியவை அழுத்தமாக உணர்ந்தப்படுகின்றது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சாலை பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவத்தினை ஒட்டுநர்களுக்கு உணர்த்த ஒளிப்படச் சுருள்களைக் காட்டுகின்றன. இத்தகைய சாலை பாதுகாப்பு உணர்வு இயக்கங்களின் மூலம் ஒட்டுநர்களிடையே நல்ல விழிப்புணர்ச்சி ஏற்பட்டு இருப்பதாகவும் மேலும் இவ்வழிகள் நல்ல பலன் விளைவிப்பனவாகவும் இருப்பதாக அறியப்படுகிறது.

6.4 பயணம் செய்யும் பொது மக்களின் பாதுகாப்பினை மேம்படுத்தவும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு உள்ளன. படிக்கட்டுப் பயணங்கள் தடுக்கப்படுகின்றன. படிக்கட்டுப் பயணம் மற்றும் ஓடும் வண்டியில் ஏறுதல், இறங்குதலினால் விளையும் விபத்தினைக் குறைக்க நடத்துநர்களுக்கு நினைவுச் சுடர் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்படுகின்றன. வர்த்தகப் பொருட்காட்சிகளின் போது காட்சி அரங்குகளில் விளக்கப்படங்கள் வடிவமைப்புகளைக் காட்டிவைப்பதன் மூலம் சாலை பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு விளம்பப்படுகிறது. முக்கிய நெடுவழிகளில் ஒட்டுநர் ஆய்வாளர்களைக் கொண்டு மேற்பார்வையிடுவதன் மூலம் அதிவேகமாய் ஒட்டுதல் கட்டுப்படுத்தப்படுகிறது.

7.0 தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

7.1 பயணிகளுக்குச் சேவை செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

1994 ஏப்ரல் 7]

7.2 மூன்றாண்டுகளுக்கொருமுறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்க கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்குமிடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1.9.1992 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. 1992 செப்டம்பரில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் நடைமுறை வாய்ப்பு வசதிகளை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக்கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காகப் பல புதிய அம்சங்களையும் அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அடுத்த ஊதிய உடன்பாடு 1.9.1995 முதல் அமுலுக்கு வரும். 1992 ஆம் வருடத்திய திருத்திமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டு புள்ளிகள் (800 அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல்-ஊக்குவிப்பு திட்டம், குளிர் கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால் பாயினட் பேனா, படிமுறைப் பணிப்படி, பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள், பணியாளர்களுக்கு இலவசப் பயண வாய்ப்பு, விபத்து விடுப்பு, ஆம்புலன்ஸ் வண்டி, மருத்துவப் பேறு வசதிகள், பணியின்போது மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுக்குப் பணி, குடும்பநல நிதி, மழைக்கால உடை, பாய், சலவைப்படி வழங்கல் போன்றவை அந்தந்த அரசுப் போக்குவரத்து கழக ஊழியர்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் நல திட்டங்களாகும்.

7.3 1992-ஆம் ஆண்டு ஊதிய ஒப்பந்த அடிப்படையில் சில பிரிவினரின் திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதம் கீழ்வருமாறு:-

பதவி	தற்போதைய ஊதிய விகிதம்	திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதம்
(1)	(2)	(3)
அலுவலக உதவியாளர்	740-15-950	990-15-1350
நடத்துநர்	760-15-880-20-1000	1010-15-1130-20-1430
ஒட்டுநர்	780-15-900-20-1020	1030-15-1150-20-1450
இளநிலை உதவியாளர்	820-20-1160	1070-20-1610
பணிமனைக் கண்காணிப்பாளர்.	1330-55-1605-65-2385	1580-55-1965-65-3135

[1994 ஏப்ரல் 7]

7.4. படிகள் :

வீட்டு வாடகைப்படி, நகர ஈட்டுப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப் பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் வழக்கில் உள்ளவாறு கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப்படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியில் நான்கு விழுக்காடு அல்லது குறைந்த பட்சம் ரூ. 100 மாதம் தோறும் வழங்கப்படுகிறது.

7.4.1 சலவைப் படி : சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப் படி வீதம் ரூ.20/- விருந்து ரூ.30/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஓய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களின் விருப்பத்தின் அடிப்படையில் இந்தியாவிலேயே தன்னிகரற்ற ஓய்வூதியச் சலுகை திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டம் போக்குவரத்துப் பணியாளர்களின் நீண்ட காலத் தேவையை நிறைவு செய்யும் மூன்றாவது சலுகை ஆகும். சுருக்கமாக கூறினால் 1.9.92-ஆம் நாளில் கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருக்காகவும் ரூ. 1000/-ஐ 40 சம தவணைகளில் இத் திட்டத்திற்காக தம் பங்குத் தொகையாக நிர்வாகம் மேற்படி நிதியில் பணத்தை செலுத்தும். தவிரவும் நிரந்தரப் பணியாளர்களும் 1-9-1992-க்கு பிறகு நிரந்தரப் பணிக்கு அமர்த்தப்படும் இதர பணியாளர்களும் தங்கள் பங்காக மாதம் ரூ. 50/-வீதம் ஓய்வு பெறும் தேதி வரையோ அல்லது கழகத்தை விட்டு வெளியேறும் நாள் வரையோ மேற்படித் திட்டத்திற்காக மேற்படி நிதியில் பங்குத் தொகை செலுத்த வேண்டும்.

தொடக்கத்தில் 1-9-1992 முதல் 31-8-1997 வரை ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு பணியாளர்களுக்கும் முதல் கட்டமாக மாதம் ரூ.300/- அவர்களுடைய வாழ்நாள்வரை வழங்கப்படும். அடுத்தடுத்து வரும் 5 ஆண்டுகளில் ஓய்வு பெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் முறையே ரூ.450/-, ரூ.600/- ரூ.750/- ரூ.1000/- மற்றும் 1258/-ம் மாதா மாதம் வழங்கப்படும். இத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு என ஒரு நிர்வாகியை அரசு நியமித்துள்ளது.

7.4.3. விருப்ப ஓய்வுத் திட்டம்-விருப்ப ஓய்வுத் திட்டத்தின்கீழ் ஓய்வு பெறும் மாநிலப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு எஞ்சியுள்ள பணிக்காலத்திற்கென வழங்கப்படும் ஒரு மொத்த தொகை ஆண்டுக்கு ரூ. 7500/-ல் இருந்து ரூ.8,500/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. அதிக பட்சத்

1994 ஏப்ரல் 7]

தொகை அளவு ரூ. 60,000/- ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தொகை அளவு ரூ. 60,000/-லிருந்து ரூ.68000/-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.4 தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி மற்றும் பணிக்கொடை திட்டத்தின் கீழ் நியமனம்.

ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுக்கும் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை தொழிலாளர் வைப்பீட்டு நிதி, பணிக்கொடைத்திட்டம் மற்றும் ஒய்வுக்கால சேமநல நிதித் திட்டத்தின் கீழ் குறிப்பிட்ட படிவத்தில் நியமனதாரர்கள் நியமனம் செய்யப்படுகிறார்கள்.

7.4.5 சட்டக் கட்டணச் செலவை ஈடு செய்தல் :

1-9-1992 ஆம் நாள் முதற்கொண்டு ஒட்டுநர் ஒருவர் தன் பணிக்காலத்தின்போது ஏற்பட்ட விபத்துக் குறித்து நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபரதி என்றோ அல்லது சந்தேகப்பலன் அடிப்படையில் நிரபரதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் அத்தகைய ஒட்டுநருக்கு மோட்டார் விபத்து கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்த போதிலும் அவ் வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ. 500/- வழங்கப்படுகிறது. 1-9-1992 நாள்முதற்கொண்டு படியில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகி நடத்துநர் மீது தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் நீதி மன்றத்தின் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபரதி என்றோ அல்லது சந்தேகப் பலனை அளிப்பதன் மூலம் நிரபரதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் மோட்டார் வாகன தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் அவ் வழக்கிற்கான சட்டக் கட்டண உதவித்தொகையாக ரூ. 500/- நடத்துநருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

7.4.6. பாத அணி.

போக்குவரத்துக் கழகங்களில் காலணி வழங்குதல் பின்வருமாறு முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது :

காலணி : தகுதியுள்ள ஒரு தொழிலாளர் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஒரு ஜோடி காலணி (shoes) மற்றும் நான்கு ஜோடி காலுறைகளும் (socks) அல்லது எட்டு மாதங்களுக்கு ஒருமுறை ஒரு ஜோடி மிதியடிகளும் அதாவது இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று ஜோடி மிதியடிகளும் பெறத் தகுதி உடையவராவார்.

7.4.7 படிப்பு உதவித் தொகை :

ஒரு தொழிலாளரின் மகனோ அல்லது மகளோ பல்மருத்துவம் மருந்தாக்கியல் கால்நடை மருத்துவம் உட்பட மருத்துவம், பொறியியல்,

[1994 ஏப்ரல் 7]

வேளாண்மை மற்றும் சட்டம் போன்ற தொழில் கல்வி பட்டப்படிப்பில் முழு நேர மாணவ/மாணவியாக படித்தால் சில நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் அத் தொழிலாளர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு தகுதி அடிப்படையிலான படிப்பு உதவித் தொகையாக ரூ. 1000/-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது.

7.4.8 கல்வி முன்பணம்.

தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் மற்றும் கல்லூரிகளில் பயன்றால் சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத் தொழிலாளருக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.750/- கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

7.4.9 தொழில் வகையில் உடல்நலம்.

மோல்டிங், கேஸ்டிங், டயர் புதுப்பித்தல், நைட்ரைடிங், ஸ்பிரே பெயிண்டிங், டிகிரிசிங் மற்றும் எப். ஆர். பி. பிரிவுகளில் பணியாற்றும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ஒவ்வொரு பணி நாளிலும் 100 மில்லி பால் வழங்கப்படுகிறது. மேலும், 2 ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை மருத்துவ சோதனை செய்யப்பட்டு, வேண்டிய மருத்துவ வசதி செய்து தரப்படுகிறது.

ஓட்டுநர்களின் கண்பார்வையினைச் சோதிக்கும்பொருட்டு தமிழ்நாடு நகர வளர்ச்சித் திட்டத்தின்கீழ், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஒரு பார்வைத் திறன் சோதனைக்கருவி (Vision Screener) அமைக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும், இருதயம், கண், பல், காது, மூக்கு, தொண்டை, நீரிழிவு (E.N.T., Diabetics, Alcoholic) மருத்துவச் சிகிச்சைப் பிரிவுகள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அமைந்துள்ளன.

7.4.10 விடுப்புச் சலுகைகள் (Leave benefits)

1.9.92 முதல் ஆண்டு ஒன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு (Sick leave) 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.11 ஓட்டுகைப் படி (Steering Allowance)

(அ) போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் ஓட்டுனர்களுக்கு, பேருந்துகளின் இயக்கத் தொலைவு மற்றும் நகர, பெருநகர மற்றும் மலைப்பகுதி பேருந்துகளுக்கு ஏற்றவாறும், பணி நேரங்களுக்கு ஏற்பவும் ரூ. 1.50 முதல் ரூ. 4.00 வரை ஓட்டுகைப் படி முறைப்படுத்தப்பட்டு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. முறைமாற்றுப் பணியில் முழுமையாக எல்லாப் பயணத்

1994 ஏப்ரல் 7]

தடவைகளும் ஒட்டி கிலோ மீட்டர் இழப்பில்லாமல் பணி முடித்தவர்களுக்கு இந்த ஒட்டுகைப் படி வழங்கப்படுகின்றது. இரவுப்பணி ஆற்றும் ஒட்டுநர்களுக்கு ஒட்டுகைப் படி இரட்டிப்பாக வழங்கப்படுகிறது.

(ஆ) 1.9.92 முதல் ஒவ்வொரு நிரந்தர நடத்துநர்களுக்கும் பேருந்துகளில் பணிபுரியும்போது சில நிபந்தனைகட்குட்பட்டு பயணத் தடவைகள் எதுவும் குறையாமல் குறிப்பிட்ட கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு குறையாமல், முழுமையாக இயக்கப்பட்ட ஒவ்வொரு பணிக்கும் ரூ.1/-வீதம் நடத்துகைப் படி வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4.12. “ஆளுக்கொரு வீடு திட்டத்தின்” கீழ் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களில் வீட்டு வசதிக்காக குடியிருப்புகள் கட்ட தொழிலாளர் வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. சாலைகள் வசதிகள், தெருவிளக்கு மற்றும் குடிநீர் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான மொத்த மதிப்பீட்டில் அதிகப்பட்டசமாக 9 விழுக்காடு செலவு செய்ய சம்பந்தப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதுகாறும், 4525 வீடுகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 20 வீடுகள் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. மேலும் 694 வீடுகள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

7.4.13 தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் கூட்டுறவு வீட்டு வசதிச் சங்கங்கள் மூலமாக வீட்டுவசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கு சுழல் நிதியாக ரூ. 1.5 கோடி அளவிற்கு நிதிதிரட்ட “சுழல்முறை வீட்டு நிதித்திட்டத்தை” (Revolving Housing Fund Scheme) அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. தற்காலிக திட்டத்தின்படி வீட்டுமனைகளின் விலையில் 33.33 விழுக்காடு முதல் 50 விழுக்காடு வரை நிரந்தரமாக்கப்பட்ட மாநிலப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் இச் சுழல் நிதியில் இருந்து கடன் பெறுவதற்காக தமிழ் நாட்டில் உள்ள ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் தொடக்கத்தில் ரூ.10 இலட்சம் சுழல்முறை வீட்டு நிதியாக போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தில் குறித்தகால வைப்பீடாக (Fixed Deposit) இணை வைப்பீட்டாளர்களது (Joint Holder) முதலீடு செய்ய வேண்டும். சுழல்முறை நிதிக்கான விதிமுறைகள், கோட்பாடுகள் ஆகியவற்றை உருவாக்க நிர்வாக இயக்குநர், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், முதுநிலை மேலாளர் (நிதி) போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் மற்றும் நிதிக்கட்டுபாட்டு அலுவலர் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியோர்களைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. அக் குழுவின் அறிக்கை அரசின் ஆய்வில் உள்ளது.

7.4.14 ஊதியக் கொடை

1992-93 ஆம் ஆண்டில் அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள தகுதியுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊக்கத் தொகையான ரூ. 550/- உடன் மாத ஊதியம், அகவிலைப்படி, மற்றும் நகர சட்டுப்படி/ கிராமப்படியில் ஊதியக் கொடையாக 8.33 விழுக்காடு மற்றும் கருணைத் தொகையாக 7.17 விழுக்காடு வழங்கப்பட்டது. பணியாளர்களுக்கு இவ்வுருடம் ஊதியக் கொடை தகுதி உடைய காலத்திற்கு மட்டுமே வரையறுக்கப்பட்டிருப்பினும் கருணைத் தொகை முழு ஆண்டுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஊதியத் கொடை பிரச்சினை ஒரு சிக்கலான பிரச்சினை. அரசு இப்பிரச்சினையை முழுமையாக ஆய்வு செய்து மாநில அளவிலான சங்க அமைப்புக்களின் பிரதிநிதிகளுடன் விவாதம் நடத்தியது. இதற்கு மாறாக சில தொழிலாளர்கள் 1993 நவம்பரில் இதே பிரச்சினைக்காக வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். நிலைமையைச் சமாளிக்க வேண்டுமென்ற முயற்சியாக, ஊதிய கொடை அல்லது கருணைத் தொகைபெறத் தகுதி பெறாத ஒவ்வொருவருக்கும் வட்டியில்லா முன்பணமாக ரூ. 1,000/- வழங்க அரசு ஒப்புக்கொண்டது.

7.4.15 திருமணக்கடன்

போக்குவரத்துக் கழக நிர்ந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்பட்ட திருமணக்கடன் ரூ.3,000/-லிருந்து ரூ.4,500/- ஆகவும் பெண்தொழிலாளர் அல்லது தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் திருமணக் கடன் ரூ.5,000/- லிருந்து ரூ.6,500/- ஆகவும், சில நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு 19.92 முதல் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

7.4.16 ஈமச்சடங்கு செலவுகள்:

பணிக் காலத்தில் இறக்க நேரிடும் போக்குவரத்து ஊழியருக்காக அல்லது அவரது குடும்ப உறுப்பினர்களுக்காக, உடனடி உதவி அளிக்கும்பொருட்டு கீழ்க்கண்டவாறு திரும்ப வசூலிக்கப்படாத மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

அ) போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் இறப்பிற்கு ரூ. 500/-

ஆ) குடும்ப உறுப்பினர் இறப்பிற்கு ரூ. 250/- (போக்குவரத்துக் கழக ஊழியரின் மனைவி/கணவர், திருமணமாகாத குழந்தைகள், தந்தை, தாய் மற்றும் தொழிலாளியை சார்ந்திருக்கும் விதவை மகள் ஆகியோர் குடும்ப உறுப்பினர் ஆவர்)

1994 ஏப்ரல் 7]

7.4.17 சீருடை மற்றும் உடை

போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு 2 ஐதை டெரிக்காட்டன் சீருடைத் துணியும், பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள். அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகிறது. ஆண்டொன்றுக்கு ஆண் ஊழியர்களுக்கு 1 ஐதைக்குகான தையற்கூலி ரூ.65/-லிருந்து ரூ.80/-ஆகவும். பெண் ஊழியர்களுக்கான தையற்கூலி ரூ.25/-லிருந்து ரூ.40/-ஆகவும் உயர்த்தி வழங்கப்படுகிறது.

மலைப்பகுதியை அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச்சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

சமவெளியில் இருந்து மலைப்பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஒட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக்குட்டை (Muffler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

7.4.18

முந்தைய தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றி தற்போழுது மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணிபுரிந்த பணிக்காலத்தையும் கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

8.0 பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலகவங்கியின் நிதி உதவி:

தமிழ்நாடு நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சி திட்டத்தின் கீழ் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு உலக வங்கி கடனுதவியாக ரூ. 58.80 கோடி வழங்கியது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் இத்தொகையை கொண்டு பழைய பேருந்துகளுக்கும் பதிலாகப் புதிய பேருந்துகளை விடுதல். பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல் ஆகியவகையில் 1000 பேருந்துகளை வாங்க முடிந்தது. இத்திட்டத்தின் கீழ் ஆவடி, ஐயப்பன்தாங்கல் ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளும் பேருந்து நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. ஆலந்தூரில் ஒரு பணிமனையும், எண்ணூர், கண்ணதாசன் நகர் ஆகிய இடங்களில் பணிமனைகளும் பேருந்து நிலையங்களும், முகப்பேர் கிழக்கு மகாகவி பாரதி நகர் ஆகிய இடங்களில் பேருந்து நிலையங்களும் அமைப்பதற்கான கட்டுமானப் பணிகள் தற்போது நடைபெற்று வருகின்றன.

[1994 ஏப்ரல் 7]

9. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம்:

9.1 தமிழ்நாட்டிலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதித் தேவைகள் சிறப்பான முறையில் நிறைவு செய்யப்படுகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொருளாதார தேவைகளுக்கு நிதி உதவி அளிக்கவும், இப்போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும் பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும் பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்கவேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதியுதவி நிறுவனம் 1975 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. அதற்கான நிதியைப் பொதுமக்களிடமிருந்தும், மற்ற நிறுவனங்களிடம் இருந்தும் வைப்புத் தொகைகளாகத் திரட்டுகிறது.

9.2 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயல்படத் தொடங்கிய காலந்தொட்டு ஆதாயத்தில் இயங்கி வருகிறது. கடந்த மூன்றாண்டுகளில் வருமான வரி ஒதுக்கீட்டிற்குமுன் இந்நிறுவனம் ஈட்டிய ஆதாயத் தொகை விவரம் வருமாறு :-

ஆதாயம் (வரி ஒதுக்கீட்டிற்கு முன்)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

ஆண்டு.

1991-92

34.52

1992-93

62.58

1993-94

70.83

(1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி

திங்கள் வரையில் தற்காலிகம்)

9.3 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் செயற்படத் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் வரையிலான காலஅளவில், ரூ. 1,117.47 கோடி (கடன்பெற ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ள ரூ. 16.51 கோடி உட்பட) நிதிஉதவி அளித்துள்ளது. அதன் தனித்தனி விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:-

நிதியுதவி.

(ரூபாய் கோடியில்)

1990-91 வரை

719.23

1991-92

111.56

1992-93

141.93

1993-94

144.75

(1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி

திங்கள் வரையில்)

மொத்தம் :

1117.47

1994 ஏப்ரல் 7]

9.4 தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் தொடங்கப்பட்டதிலிருந்து மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களின் பெரும்பான்மை நிதித் தேவைகளையும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனமே கவனித்து வருகிறது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் நிதி உதவியின் மூலம் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பழைய பேருந்துகளுக்கு பதிலாக புதிய பேருந்துகளை வாங்கும் வகையிலும், எண்ணிக்கையை அதிகரிக்கும் வகையில் இதுவரையில் சுமார் 17,127 புதிய பேருந்துகளை வாங்கியுள்ளது. பொதுவாக குறுகிய காலக் கடன் பெறும் முறையை விட, தவணை முறைக்கடன் பெறுவது அதிகமாக இருக்கும். பேருந்து கட்டணத்தை, மேற்கொண்டும் திருத்தியமைக்காவிடில், டீசல் விலை உயர்வு இயக்கச் செலவு ஆகியவற்றை கருத்திற்கொண்டு, அதன் அடிப்படையில் வரும் 1994-1995-ல் மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், புதிதாக பேருந்துகள் வாங்குவதைக் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கும். தவணை முறைக் கடன் கோருதல் குறைந்துள்ளபோதிலும், மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் குறுகிய கால கடன் பெறக் கோரிக்கைகள், கணிசமான அளவில் உயர்ந்துள்ளன. எனவே மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எதிர்நோக்கியுள்ள நிதி நெருக்கடியை, கருத்தில் கொண்டு தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், அதிகப்படியான குறுகிய கால கடன் உதவிகளை வழங்கவேண்டியிருந்தது.

புதிய முயற்சி: இந்த ஆண்டில் நிதி சீர்திருத்தங்களினால் ஏற்பட்ட வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப நிதி நிறுவனங்களும் துரிதமான வளர்ச்சி அடையத் தொடங்கியுள்ளன. முன்னேற்றத்திற்கு ஏற்ப தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனமும் தவணை மற்றும் கழிவுத் தொகை முறைகளை மேற்கொள்ள முடிவு செய்துள்ளது.

9.5 1975-76 ஆம் ஆண்டு இறுதியில் ரூ. 1.31 கோடியாக இருந்த வைப்புத் தொகை 31-1-1994 ஆம் நாளன்று ரூ. 230.92 கோடியாக பெரும் அளவிற்கு உயர்ந்துள்ளது.

9.6 1993-94 ஆம் நிதியாண்டில், 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் வரையிலான கால அளவில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம், தன்னுடைய வைப்பீட்டுத் தொகையை ரூபாய் 24.18 கோடியாக பெருக்கியுள்ளது. 1994 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் வரையில் மொத்த வைப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 92.73 கோடியாகும். வைப்பீட்டாளர்களுக்கு மனநிறைவு அளிக்கும் வகையில், கணினி முறையின் மூலம் பணிகளை நிறைவேற்றியதாலும், வைப்பீட்டாளர்களுக்கு உரிய வட்டியை, குறித்த தேதிகளில் சிறப்பாக அளித்ததன் மூலமாகவும் இது சாத்தியமாயிற்று. கவர்ச்சிகரமான வட்டிவீதங்களை அளித்ததன்மூலம், தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி

[1994 ஏப்ரல் 7]

நிதி நிறுவனம். குறுகிய கால வைப்பீட்டுத் தொகைகளை அரசுத் துறைகளிடமிருந்தும், அரசு நிறுவனங்களிடமிருந்தும் பெறத் தொடங்கியது. இக் குறுகிய கால வைப்பீட்டுத் திட்டம் பெரிதும் வரவேற்கப்படுவது உற்சாகம் அளிப்பதாக உள்ளது. 31-1-1994 ஆம் நாள் நிலவரப்படி, தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் குறுகிய கால வைப்பீட்டுத்தொகை ரூ. 15.64 கோடியாகும். வைப்பீட்டுக் கணக்குகளும், கடன் கணக்குகளும் முழுமையாகக் கணினி மயமாக்கப்பட்டுள்ளன. 31-1-1993 ஆம் நாள் நிலவரப்படி 42,931 ஆக இருந்த வைப்பீட்டாளர்களின் எண்ணிக்கை 31-1-1994 ஆம் நாளன்று 51,238 ஆக கணிசமான அளவில் உயர்ந்துள்ளது.

9.7 கால முறை வட்டியளிப்புத் திட்டம் மற்றும் பன்மடங்கு பணப் பெருக்கத் திட்டங்களின் மூலம் வைப்பீட்டுத் தொகை அதிகம் பெருகியுள்ளது. குறைந்த வைப்பீடாக ரூபாய் 1000 செலுத்தும் புதிய வைப்பீட்டுத் திட்டம் பொதுமக்கள் மத்தியில் நல்ல வரவேற்பை பெற்றுள்ளது.

10.0 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு:-

10.1 பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்துத் துறை மற்றும் கணினி துறையிலும் கீழ்க்கண்ட தனது இரண்டு பிரிவுகளின் மூலமாக ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது.

(1) பயணிகள்-சரக்குப் போக்குவரத்துப் பிரிவு (2) பணி ஏற்பாட்டு வடிவமைப்பு மற்றும் கணினி மேம்பாட்டுப் பிரிவு.

10.2 மேலே குறிப்பிட்டுள்ள பிரிவுகள் தகுதியும் அனுபவமும் உள்ள ஆலோசகர்களைத் தன்னகத்தே கொண்டுள்ளன. மேலும், இந்நிறுவனம் சிறந்த தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களை, தமிழ்நாட்டின் ஏனைய சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், மற்றும் அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்தும், ஆலோசனை பணித்தன்மைக்கேற்பத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. இது மட்டுமின்றி அரசுப் பணியிலிருந்து ஓய்வு பெற்ற அனுபவமிக்க அலுவலர்களையும் தேவைக்கேற்ப பணிச்சமையைச் சமாளிக்க இந்நிறுவனம் பயன்படுத்திக்கொள்கிறது. ஆலோசனைப் பணி, போட்டிகள் மிகுந்த தொழிலாகயிருப்பினும் 1984 ஆம் ஆண்டில் அதன் தொடக்கத்திலிருந்தே படிப்படியாக முன்னேறிக்கொண்டு வருகின்றது. போக்குவரத்துத் துறையில் கணினி மயமாக்குதல் அடிப்படை வசதிகள் ஆகியவற்றிற்குத் திட்டமிடுவதில் இத்துறைக்கு நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன. பூங்கா புகைவண்டி நிலையத்திலிருந்து சேமியர்ஸ் சாலை வரையில் சுமார் 8.4 கி.மீ. நிகத்திற்கு அண்ணா சாலை நெடுக, சாலைப் போக்குவரத்துக்கு

1994 ஏப்ரல் 7]

மட்டுமின்றி மேனிலைப் பேருந்துப் பாதை (Elevated Busway) அமைப்பது குறித்து பொறியியல் வகையிலான சாத்தியக் கூறுகள் பற்றி சுமார் 1.2 கோடி செலவில் விரிவான ஆய்வு செய்வது தொடர்பான திட்டமொன்றை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஆலோசனைப் பணிக்குழு மேற்கொண்டுள்ளது. இந்த ஆய்விற்கு, சென்னைப் பேருநகர் வளர்ச்சிக் குழுமத்தின் மூலம், உலக வங்கியிடமிருந்து தொகை பெறப்படுகிறது.

10.3 இந்நிறுவனத்தின் செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் தொடர்ந்து ரூபாய் 2.00 இலட்சமாக இருந்து வருகிறது. இந்நிறுவனத்தின் சேமநிதியும், உபரி நிதியும் அதிகரித்துள்ளது. 31-3-1992ஆம் நாள் நிலவரப்படி இந்நிறுவனத்தின் சேம நிதியும் உபரி நிதியும் ரூ. 5.31 இலட்சமாக இருந்தது. இந்நிறுவனத்தின் சீரான நிதி வளர்ச்சியையும், ஆதாயத்தையும் இது காட்டுகிறது. 1993-94 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் செயல்பாட்டின் மூலம் தொகை ரூ. 50 இலட்சம் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இது கடந்த ஆண்டுகளைவிட குறிப்பிடத் தக்க வகையில் அதிகமாகும். இருப்பினும், இந்நிறுவனத்தின் மூலதனத்தை அதிகரிப்பதற்குரிய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

11.0 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்காக நடத்தப்படும் சிறப்பு நிறுவனங்கள்: சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம்: சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் 1976-ஆம் ஆண்டு சங்கங்கள் பதிவு சட்டம் 1860-ன் கீழ் துவங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வை மற்றும் நிர்வாகம் பற்றிய ஆய்வு, மூலப்பொருள் சோதனை, ஒட்டுநர் பயிற்சி ஆகிய துறைகளில் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், தனித்தனி பிரிவுகளைக் கொண்டுள்ளது. அதாவது (1) போக்குவரத்து, மற்றும் கொண்டு செல்லுதல், (2) மேலாளர், கணக்கு மேலாளர், இயக்கம் மற்றும் வணிக மேலாளர் மற்றும் பொருள் மேலாளர் ஆகியோர்களுக்கான கூட்டம் ஏற்பாடு செய்தல், (3) மூலப்பொருள் பரிசோதனை, (4) பண்டக சாலை-கொள்முதல், சரிபார்ப்புமுறை டயர், எரிபொருள், பொருள் மேலாண்மை முதலியவை குறித்த பணிகளைகள் ஆகியவற்றில் பணிபுரியும் அலுவலர்கள்/ஊழியர்களுக்கு பயிற்சி அளித்தல், (5) ஒட்டுநர் பயிற்சி, (6) மேற்பார்வை மற்றும் கணக்குகள் பணியாளர்களுக்கு தேர்வு நடத்துதல், (7) எரிபொருளைப் பயன்படுத்தல், புகை அடர்த்தி ஆகியவற்றில் எந்திரம் குறித்த ஆராய்ச்சி, கனரக ஊர்தி ஒட்டுநர் பயிற்சி, ஆகியவை சாலை பேக்குவரத்து நிறுவனத்தால், கும்மிடிப்பூண்டி பயிற்சி நிலையத்தின் மூலம் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. 1993-94ஆம் ஆண்டில் (31-1-1994 வரை) 852 பேர் அவர்களுடைய

[1994 ஏப்ரல் 7]

பயிற்சியை முடித்துள்ளனர். வளர்ந்து வரும் தேவையை நிறைவு செய்ய, பயிற்சித் திறனைப் பெருக்க வேண்டி, கனரக ஊர்தி ஓட்டுநர் பயிற்சியினை சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், தீரன் சின்னமலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்து கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவற்றால் நடத்தப்படும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளுடன் இணைந்து அளிக்கப்பட வேண்டுமென அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. இந்நிறுவனம் பெருந்துறையில் பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரியை 1992-93-ஆம் கல்வியாண்டிலிருந்து நடத்தி வருகிறது. புதிதாக பெருந்துறையில் கட்டப்பட்டுள்ள கட்டிடத்திலேயே இக்கல்லூரி செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள ஈரோட்டில் அமைந்த, சாலை மற்றும் போக்குவரத்துத் தொழில் நுட்ப நிறுவனம் (IRTT) தனது 10-வது ஆண்டினைத் தொடங்கியுள்ளது. 1993-94-ஆம் ஆண்டில் 778 மாணவர்கள் இங்கு பயில்கிறார்கள். இங்கு தானியங்கி பொறியியல், எந்திரப் பொறியியல், மின்னணுவியல் தொலைத் தொடர்பு பொறியியல், கட்டிடப் பொறியியல், கணினி அறிவியல் ஆகிய பாடங்கள் தற்போது கற்பிக்கப்படுகின்றன. சென்னைக்கு அருகிலுள்ள குரோம்பேட்டை, பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் முறையே மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்கள் தொடங்குவதற்கு சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு அரசு அனுமதி அளித்துள்ளது. இந்த மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்களும் 1992-93 ஆம் கல்வியாண்டில் 180 மாணவர்களுடன் செயல்பட்டது. இது அரசின் பஸ்தொழில் பயிலகங்கள் மற்றும் அரசு நிதியுதவி பெறும் நிறுவனங்களுடன் இணைந்து செயல்பட்டு வருகிறது. நடப்பு ஆண்டில் (1993-1994) இம் மூன்று பஸ்தொழில் பயிலகங்களிலும் மொத்தம் 177 மாணவர்கள் பயின்று வருகின்றனர்.

12.0. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை:

12.1: தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறையானது ஒரு பணித் துறை ஆகும். இம்மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 7,000 அரசுத் துறை மோட்டார் வாகனங்கள் சம்பந்தப்பட்ட பழுது பார்ப்பு பராமரிப்புப் பணிகளை இத்துறை கவனித்து வருகிறது. மாவட்டத் தலைமையிடங்களில் 17 மோட்டார் வாகன பணிமனைகள் உள்ளன. மாவட்டங்களிலுள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாட்டினைத் திறம்பட மேற்பார்வையிடுவதற்காக சேலத்தில் ஒன்றும், திருச்சியில் ஒன்றுமாக இரு துணை இயக்குநர் அலுவலகங்களும் இத்துறையின் கீழ் இயங்கி வருகின்றன. அரசு மோட்டார் வாகனங்களைப் பராமரிப்பதற்கென ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு மோட்டார் வாகன பணிமனை

1994 ஏப்ரல் 7]

அமைப்பதென அரசு கொள்கையளவில் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. அரசுத்துறையைச் சார்ந்த அனைத்து மேர்ட்டார் வாகனங்களுக்கும், எரிபொருள் வழங்குவதற்கென, சென்னையில் இரண்டு பெட்ரோல் நிலையங்களும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர், மற்றும் நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களில் முறையே ஒவ்வொரு பெட்ரோல் நிலையமும் இத்துறையால் இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்களை பழுது பார்ப்பதற்கும் பராமரிப்பதற்கும் “பிரிவு வாரியாக மாற்றும் திட்டம்” (Unit-Replacement System) மற்றும் “தொகுதி வாரியாக உற்பத்தித் திட்டம்” (Batchwise Production System) போன்ற பல்வேறு அறிவியல் முறைகளை இத்துறை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. அரசுத் துறை மேர்ட்டார் வாகனங்களைப் பழையது என ஒதுக்க (Condemnation) முடிவெடுக்கும் பொறுப்பும் இத்துறையைச் சார்ந்ததாகும். ஈரோட்டில் புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட பணிமனை 13-12-1993 முதல் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது.

12.2. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் கீழ்க்கண்ட திட்டங்களைத் தமிழ்நாடு மேர்ட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை நிறைவேற்றி முடித்துள்ளது:-

1. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் பட்டியல்:

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

- | | |
|--|------|
| (1) சிவகங்கை அரசுமேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனைக்குக் கூடுதல் தொழில் நுட்ப பணியாளர் அனுமதி | 0.55 |
| (2) சென்னை, பொருள் மேலாண்மை பிரிவை வலுப்படுத்தும் பொருட்டு கூடுதல் பணியாளர் அனுமதி | 0.57 |
| (3) சிவகங்கை, இராமநாதபுரம் மற்றும் ஈரோட்டில் உள்ள அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனைகளுக்குத் தொலை பேசி வசதி ஏற்படுத்தியது | 0.70 |
| (4) சென்னை அரசு மேர்ட்டார் வாகனங்கள் பணிமனையில் (Intercom) அகத் தொலைபேசி (வசதிகள் ஏற்படுத்தியது | 0.70 |

[1994 ஏப்ரல் 7]

(ரூபாய்

இலட்சத்தில்)

(5) திண்டுக்கல்லில் அரசு பணிமனை கட்டிடமும் கற்றுச் சுவர் கட்டுதலும்	16.12
(6) இராமநாதபுரத்தில் உள்ள பணிமனைக்குச் கற்றுச் சுவர் கட்டுதல்	4.40
(7) ஈரோட்டில் உள்ள பணிமனைக்குச் கற்றுச் சுவர் கட்டுதல்	8.00

II. கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன :

(1) பணிமனைகளில் புகை கருவி அமைத்தல்	2.50
(2) முக்கிய நபர்களின் மோட்டார் வாகனங்கள் பராமரிப்பு பணிமனை உருவாக்குவது	7.00

III. 1994-95-ஆம் ஆண்டில் மேற் கொள்ளப்படவிருக்கும் பணிகளின் விவரங்கள் வருமாறு :

(1) சென்னையில் உள்ள இயக்கத்தில் கணிப்பொறி வசதி ஏற்படுத்துவது	5.00
(2) இயக்குநர் அலுவலக தொலைபேசி பெட்டி 2+6ஐ 3+9ஆக மாற்றுவது	0.48
(3) மோட்டார் வாகனப் பராமரிப்புத் துறையில் மர்மேசை நாகாலிகளுக்கு பதிலாக இரும்பு மேசை நாகாலிகள் வழங்குவது	1.50

13.0 : 4. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறை :

13.1. தமிழ்நாட்டில் கடலூர் மற்றும் நாகப்பட்டினம் ஆகிய இரு நடுத்தரத் துறைமுகங்களையும், பாம்பன், வாலிநோக்கம், இராமேசுவரம், குளச்சல் மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய ஐந்து சிறு துறைமுகங்களையும் தமிழக அரசு நிருவகித்து வருகிறது. பெரிய துறைமுகங்களான சென்னை மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய இரண்டும் மத்திய அரசினால் நிருவகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களில் நிருவாகப் பராமரிப்புப் பணிகளைச் செய்வது தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்.

1994 ஏப்ரல் 7]

13.2. செங்கை-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்டத்தில் உள்ள எண்ணூரைச் சம்பத்தில் தமிழக அரசு சிறு துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது. மத்திய அரசும் மேற்கூறிய துறைமுகத்தை சுங்கத் துறைமுகமாக அறிவித்துள்ளது.

13.3. கடலூர் துறைமுகம்:

கடலூர் துறைமுகத்தின் மேம்பாட்டிற்குரிய சாத்தியக்கூறு பற்றிய ஆய்வு “ஆலோசகர்” ஒருவரால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. விரிவான திட்ட அறிக்கை ஒன்றை இந்த ஆலோசகர் பரிந்துரைத்துள்ளார். மேற்படி மாதிரி ஆய்வுடன் கூடிய விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கும் பணியானது நடந்தேறி வருகிறது. பூனாவிலுள்ள மத்திய நீர்சக்தி மற்றும் ஆராய்ச்சி நிலையத்தினால் இப்பணி மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

நிலக்கரியை கையாளுவதற்கான அடிப்படை வசதியைப் வலுப்படுத்துவதற்கு மத்திய அரசு உத்தேசித்துள்ளது. கடலூரிலிருந்து 25 கி.மீ. தூரத்திலுள்ள ஆலப்பாக்கம் என்னுமிடத்தில் நிறுவப்படவுள்ள அனல் மின் நிலையத்திற்கு இது அவசியமாகவுள்ளது. இந்நோக்கத்திற்காக, கடலூர் துறைமுகத்தில் நிலக்கரியைக் கையாளுவதற்கான பல்வேறு தன்மைகளை ஆய்வு செய்யும் பொருட்டு, தமிழ்நாடு மின்வாரியத் தலைவரின் தலைமையின் கீழ் ஒரு குழுவினை அரசு அமைத்துள்ளது.

திருவாளர்கள் மணலி பெட்ரோகெமிக்கல்ஸ் நிறுவனம் தற்போது கடலூர் துறைமுகத்தில் ‘புரோபிலின்’ இறக்குமதி செய்து வருகிறது. இத்துறைமுகம் தற்போது எண்ணெய் பொருட்களை இறக்குமதி செய்ய முனைந்துள்ளது. திருவாளர்கள் இந்தியன் எண்ணெய் நிறுவனம் சமையல் எரிவாயுவை இறக்குமதி செய்ய உத்தேசித்துள்ளது.

13.4. தமிழ்நாடு துறைமுகத் துறையின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பல்வேறு துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யும் முக்கியப் பொருட்கள் பற்றிய விவரம் வருமாறு:-

ஏற்றுமதி

வெங்காயம்

இலமனைட் மணல்

பெல்ட்ஸ்பார்

பொது சரக்குகள்

சர்க்கான் தாது.

இறக்குமதி

உரம்

ஃப்ளவர்ஸ்பார்

புரோபிலின் வாயு

[1994 ஏப்ரல் 7]

சிறு துறைமுகங்கள் 1992-93 ஆம் ஆண்டில் 2,57,803 டன் சரக்கையும், 1993-94 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி 1994 வரையில் 77,608 டன் சரக்கையும் கையாண்டுள்ளன.

13.5. மேற்சொன்னவற்றுடன் கடலூர் துறைமுகத்தின் மூலமாக எண்ணெய்ப் பொருட்களை இறக்குமதி செய்யும் துணிச்சலான நடவடிக்கையும் தொடங்கப்பட்டுள்ளது. முகத்துவார கால்வாய் நிலைமைகளைக் கடந்து நடுக் கடலில் சரக்கு இறக்குதல், அதனைப் படகுகளுக்கு மாற்றுதல் ஆகிய பணிகளைச் செய்து, துறைமுகத்திற்கு எண்ணெய்ப் பொருட்களைக் கொண்டுவருதல் ஒரு புதிய செயல் முறையாகும். முதல் முறையாக 1993 அக்டோபர் மாதத்தில் கடலூர் துறைமுகத்தில் புரோபிலீன் வாயு இறக்கப்பட்டுள்ளது. 1994 ஜனவரி முதற்கொண்டு தொடர்ந்து இப்பணி மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

13.6. துறைமுகங்கள் அதிக அளவில் சரக்குகளைக் கையாள இயலும் வகையில் தமிழ்நாட்டிலுள்ள நடுத்தர மற்றும் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதில் அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தியுள்ளது.

13.7. 1993-94 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு துறைமுகத்துறை பின்வரும் திட்டங்களை நிறைவேற்ற எடுத்துக் கொண்டது. தற்போது அவற்றிற்கான பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன :

- (1) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ.15.36 இலட்சம் செலவில் மாதிரி ஆய்வுகள் உட்பட விரிவான திட்ட அறிக்கையைத் தயாரிக்கும் பணி.
- (2) கடலூர் துறைமுகத்தில் பரவனாறு, உப்பனாறு ஆகியவற்றின் பக்கத்தில் பழுதடைந்த தாங்கு சுவரை ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் பழுது பார்க்கும் பணி.
- (3) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் தற்போதுள்ள 'நீல்' பாரந்துக்கிக்கு ரூ.1.50 இலட்சம் செலவில் புதிய டீசல் எந்திரம் ஒன்று வாங்குதல்.
- (4) இராமேசுவரம் துறைமுகத்தில் ரூ. 1.00 இலட்சம் செலவில் துறைமுகப் பணியாளர்களுக்காக கழிவறை கட்டுதல் கட்டணக் கழிப்பிடத்திற்காக பொதுவான கழிவுநீர் நிலத்தடி தொட்டி கட்டும் பணி.
- (5) இராமேசுவரம் துறைமுகத்தில் ரூ. 2.50 இலட்சம் செலவில் கிணறு தோன்றும் பணி.

1994 ஏப்ரல் 7]

13.8 1994-95 ஆம் ஆண்டில் சிறு துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் திட்டப் பணிகளுக்காக ரூ. 24.00 இலட்சம் செலவிடக் கருதப்பட்டது. 1994-95 ஆம் ஆண்டில் பின்வரும் புதிய திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படவுள்ளன.

- (1) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 2.00 இலட்சம் செலவில் வழக்குப்பாதையை மேம்படுத்துதல்.
- (2) நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் நேர்மின் அழுத்த பற்றவைப்பால் மின்னாக்கி டீசல் எந்திரம் வாங்குதல்.
- (3) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 4.00 இலட்சம் செலவில் விசைப்படகின் உடற்பகுதி கட்டுதல்.
- (4) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 7.50 இலட்சம் செலவில் 30 டன் கொள்ளளவு கொண்ட தண்ணீர் மிதவை கட்டுதல்.
- (5) கடலூர் துறைமுகத்தில் தோணித்துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் மின் விளக்கு வசதி அமைத்தல்.
- (6) கடலூர் துறைமுகத்தில் ரூ. 1.50 இலட்சம் செலவில் 75,000 லிட்டர் கொள்ளளவுள்ள நிலத்தடிநீர் தொட்டி அமைத்தல்.
- (7) குளச்சல் துறைமுகத்திலுள்ள வலுவூட்டப்பெற்ற சிமிட்டி கற்கலவையிலான தோணித் துறைக்கு ரூ. 3.00 இலட்சம் செலவில் தடுப்புக்காப்பு அமைப்பு வசதி அமைத்தல்.

13.9 துறைமுக வாரியம் :

தமிழகத்தில் உள்ள சிறு துறைமுகங்கள் நடுத்தரத் துறைமுகங்கள் ஆகியவற்றின் வளர்ச்சிக்காகவும் விரிவாக்கத்திற்காகவும் தமிழ் நாடு மாநில துறைமுகத் துறைக்குப் பதிலாக, குஜராத் மாநிலத்தில் உள்ள “குஜராத் துறைமுக வாரியத்தைப்” போன்ற ஒரு துறைமுக வாரியத்தைத் தமிழகத்தில் அமைக்க அரசு தீவிரமாகப் பரிசீலித்து வருகிறது.

14.0 பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்:

14.1 1956 ஆம் ஆண்டு கம்பெனிகள் சட்டத்தின் கீழ் 11-4-1974 ஆம் நாள் நிறுவப்பட்ட பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம், தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்குச் சொந்தமான எண்ணூர், மேட்டூர் தூத்துக்குடி ஆகிய இடங்களிலுள்ள மூன்று அனல் மின் நிலையங்களும் வெற்றிகரமாக மின் உற்பத்தி செய்வதற்குத் தேவையான நிலக்கரியை ஏற்றி வரும் பணியினை மேற்கொண்டுள்ளது. பூம்புகார் கப்பல்

[1994 ஏப்ரல் 7]

போக்குவரத்துக் கழகம் நிலக்கரியை ஏற்றிச் செல்லுவதுடன், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கும் இடையே சுற்றுலாப் பயணிகள் வசதிக்காக விசைப்படகு போக்குவரத்து பணியையும் மேற்கொள்கிறது. மேலும் இக்கழகம் கப்பல்களுக்கான பழுதுபார்ப்புப் பணிகளைக் கவனிக்க தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் அருகில் கப்பல் பழுது பார்க்கும் அடிப்படை பணிக்களரி ஒன்றையும் பராமரித்து வருகிறது.

14.2 பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக்கழகம் 16 கப்பல்களின் மூலமாக (3 சொந்த கப்பல்கள், 13 ஒப்பந்தக்கப்பல்கள்) கடல் மூலமாகத் தமிழ்நாடு மின்வாரியத்திற்கு நிலக்கரி எடுத்து வருகின்றது. தமிழ்நாடு மின்வாரியம், தன்னுடைய பல்வேறு அனல் மின் நிலையங்களுக்கு கடல் மூலமாக எடுத்துவரும் நிலக்கரித் தேவை கி.பி. 2000 ஆண்டில் தற்போதுள்ள 90 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்னிலிருந்து 207.46 இலட்சம் மெட்ரிக் டன்னாக அதிகரிக்கும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், தனக்குச் சொந்தமாகவுள்ள 3 கப்பல்களைக் கொண்டு அனல் மின் நிலையங்களின் தேவையை நிறைவு செய்ய இயலாது. எனவே தற்போதைய தனது சொந்தக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துவதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் சில புதிய கப்பல்களை வாங்குவது அவசியமாகிறது. கப்பல்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்காக, பூம்புகார் போக்குவரத்துக் கழகம் கீழ்க்கண்ட புதிய கப்பல்களை வாங்கத் திட்டமிட்டுள்ளது:-

1) 40,000 டன் கொள்ளளவுள்ள சிறப்பாக வடிவமைக்கப்பட்ட பெருமளவு பொருட்கள் எடுத்துச் செல்லும் கப்பல்கள் 2

2) 65,000 டன் கொள்ளளவுள்ள தானே பொருள் இறக்கும் எந்திர அமைப்புடைய கப்பல் 1

கூட்டுத்துறை நிறுவனம் ஒன்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலம் மேற்சொன்ன கப்பல்களை வாங்க பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் கருதியுள்ளது. அந்நிறுவனம் புதிய கப்பல்களை வாங்குவதற்குத் தேவையான நிதியைத் திரட்டும்.

14.3 படகுப் போக்குவரத்து :

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், அனல் மின் நிலையங்களுக்கு நிலக்கரி ஏற்றிச் செல்லும் ஒப்பற்ற பணியுடன், கன்னியாகுமரிக்கும் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கும் இடையே விசைப்படகுப் போக்குவரத்துப் பணியையும் மேற்கொள்கிறது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் கிட்டத்தட்ட 14 இலட்சம் பயணிகள் விவேகானந்தர் நினைவுப்

1994 ஏப்ரல் 7]

பாறைக்குச் சென்றுவர இந்த விசைப் படகுகளை பயன்படுத்துகின்றனர். தற்போது பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் எம்.எல். தாமிரபரணி. எம்.எல். பாகீரதி. எம்.எல். விவேகானந்தா ஆகிய மூன்று பயணிகள் விசைப்படகுகளை இயக்குகிறது. 1994 ஜனவரி வரையிலும் பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் சுமார் 11.97 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றி சென்றுள்ளது.

15.0 பக்கிங்காம் கால்வாய் :

சென்னையையும் காக்கிநாடாவையும் இணைக்கும் பக்கிங்காம் கால்வாய்த் திட்டத்தை மேம்படுத்துவது குறித்த மத்திய அரசு தொழில் நுட்ப பொருளாதார சாத்தியக் கூறு ஆய்வினை மேற்கொள்ள கருதியுள்ளது. இந்த ஆய்வுப் பணியை திருவாளர்கள் "ரைட்ஸ்" நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்க மத்திய அரசு தீர்மானித்துள்ளது.

16.0 சேலத்தில் புதிய விமான நிலையம் அமைத்தல் :

சேலத்தில் விமான நிலையம் அமைப்பதற்காக மாநில அரசு ரூ.70.15 இலட்சம் செலவில் 130 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்தி அதை. தேசிய விமான நிலைய அதிகார மன்றத்திடம் 27-9-1989 ஆம் நாளன்று இலவசமாக ஒப்படைத்துள்ளது. இந்த நிலம் முழுவதும் மேடு பள்ளங்கள் நிறைந்த பகுதியாக இருந்ததால். நிலத்தைச் சமன்படுத்துவதற்காக அரசு. தேசிய விமான நிலைய அதிகார மன்றத்திடம் ரூ. 60.00 இலட்சம் வழங்கியது. மேலும் விமான நிலைய அணுகு சாலை. குடிநீர் வசதி மற்றும் மின் இணைப்புகள் ஆகிய பணிகளுக்காக ரூ. 41.04 இலட்சம் அனுமதிக்கப்பட்டது. விமானம் தடையின்றி பறப்பதற்கு விமானதள ஓடு பாதையை விரிவுபடுத்த கூடுதலாக 1.57.5 எக்டேர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்த இவ்வரசால் ரூ. 2.00 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. சேலம் விமான நிலையத்தில் கிடிநீர் வழங்கு பணிகளை முடிப்பதற்காக எஞ்சியுள்ள தொகையான ரூ. 1.28 இலட்சத்தை. தமிழ்நாடு குடிநீர் வழங்கல், வடிகால் வாரியச் செயற் பொறியாளரிடம் அரசு வழங்கியுள்ளது.

17.0 சேதுசமுத்திரத் திட்டம் :

17.1 கப்பல் போக்குவரத்திற்காக பால்க் ஜலசந்தியையும் வளைகுடாவையும் இணைக்கும் வகையில் இராமேஸ்வரத்திலில் ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதற்கு சேது சமுத்திரத்திட்டம் வகை செய்கிறது. மத்திய அரசு மற்றும் மாநில அரசு ஆகியவற்றால் அமைக்கப்பட்ட சில குழுக்கள் இத்திட்டத்திற்குப் பரிந்துரைத்துள்ளன. 1968 ஆம் ஆண்டு இத்திட்டத்திற்காகும் செலவு ரூ. 37.3 கோடி என மதிப்பிடப்பட்டு. 1984 ஆம் ஆண்டில் ரூ.280.00 கோடியாக திருத்தப்பட்டுள்ளது.

[1994 ஏப்ரல் 7]

17.2 இத்திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால், இந்தியாவின் மேற்கு கடற்கரையிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கும் கிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள துறைமுகங்களுக்கும் இடையே உள்ள தூரம் கணிசமாகக் குறைவதுடன், கப்பல் பயணத்திற்கான எரிபொருள் மிச்சமாகும் நேரமும் குறையும். இத்திட்டம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளை மேம்படுத்தவும் கப்பற்படையின் கப்பல்கள் நமது எல்லைக்குட்பட்ட கடலோரப் பகுதிகளைத் திறமையாகக் கண்காணிக்கவும், பாதுகாப்பான முறையில் தொடர்ந்து சென்று வரவும் மிகவும் உதவியாக இருக்கும்.

17.3 தமிழ்நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்காக, முக்கியமாக பின்தங்கிய மாவட்டங்களான சிதம்பரனார் இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களின் வளர்ச்சிக்காக சேதுசமுத்திர திட்டத்தை 8 ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளும்படி இவ்வரசு மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இத்திட்டம் பொருளாதார ரீதியில் பயனளிக்கக் கூடியதாக இல்லை என்ற காரணத்தினால் 8 ஆம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படவில்லை என்ற மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் தெரிவித்துள்ளது. எனவே, தற்போதைய நிலவரப்படி நாளது வரையிலாக்கப்பட்ட சேதுசமுத்திர திட்டச் செலவு பற்றிய அறிக்கையைப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக ஆலோசனைக் குழுமத்திடமிருந்து பெற்ற பிறகு, இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவது குறித்த செயற்குறிப்பு திருத்தியமைக்கப்படும்.

18.0 எண்ணூரில் துணைத் துறைமுகம் அமைத்தல் :

18.1 மத்திய அரசின் தரைவழிப் போக்குவரத்து அமைச்சகம், சென்னைக்கு அருகேயுள்ள எண்ணூரில் ஒரு துணைத் துறைமுகம் ஒன்றைப் புதிதாக அமைக்க 1993-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ.593.00 கோடி ஆகும். இத்திட்ட மதிப்பீட்டு செலவில் அந்நியச் செலாவணியான ரூ.307.68 கோடியும் அடங்கும். மத்திய அரசு அனுமதி அளித்த நாளிலிருந்து 60 மாதகால அளவுக்குள் இத்திட்டம் முடிக்கப்படவேண்டும்.

18.2 எண்ணூரில் அமைக்கப்படும் இப்புதிய துணைத் துறைமுகம் தமிழ்நாடு உத்தேச அனல் மின் நிலையத்திற்கும் அதாவது, வடசென்னை அனல் மின் நிலையத்திற்கும் தற்போது எண்ணூர், மேட்டூர் ஆகிய இடங்களில் தற்போதுள்ள அனல் மின்நிலையங்களுக்குத் தேவையான 16.12 மில்லியன் டன் நிலக்கரியை கையாளும். மேலும், இத்துறைமுகத்தில் 65,000 டன் எடையுள்ள நிலக்கரியை எடுத்துவரும் கப்பல்கள் நிற்க ஏற்றவாறு இரண்டு கப்பல் தளம் அமைக்கவும், 3.5 கி.மீட்டர் நீளத்திற்கு நீர்த்தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டவும் இத்திட்டம் வகை செய்கிறது.

1994 ஏப்ரல் 7]

துணைத் துறைமுகம் கட்டுவதற்காகத் தமிழ்நாடு மின் வாரியத்திற்குச் சொந்தமான 8.56.05 ஏக்கர் நிலத்தைச் சென்னைத் துறைமுகப் பொறுப்புக்கழகத்திற்கு உடமை உரிமை மாற்றம் செய்யும்படி செங்கல்பட்டு-எம்.ஜி.ஆர். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு அரசு (பொதுப்பணித்துறை) உத்தரவிட்டுள்ளது. துணைத் துறைமுகப் பணியாளர்கள் குடியிருப்பு ஆகியவற்றைக் கட்டுவதற்குத் தேவையான நிலங்களை கையகப்படுத்த மாநில அரசு நடவடிக்கை எடுத்துவருகிறது. கட்டுமானப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

19.0. மக்கள் பாராட்டும், புகழும் ஆற்றலும் வாய்ந்த மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் புரட்சித்தலைவி அவர்களின் தலைமையின் கீழ், பயனிகளுக்கான வசதி வாய்ப்புகளை ஏற்படுத்தி கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு, பல்வேறு நடவடிக்கைகளைப் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுத்திவருகிறது. இப்பணி தொடர்ந்து செயல்படுத்தப்படும். மாண்புமிகு முதலமைச்சரின் கருத்துக்களைப் பின்பற்றி, போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனை உறுதி செய்கின்ற வகையில் தேவையான இயலக்கூடிய எத்தகைய திட்டங்களையும் உருவாக்குவதற்கும், முறைப்படுத்துவதற்கும் செயல்படுத்துவதற்கும் உரிய ஆற்றலும், ஆர்வமும் உடையதான போக்குவரத்துத் துறை விளங்குகிறது.

20.0 மொத்தத்தில் இந்தியாவிலுள்ள பிற மாநிலங்களுடன் ஒப்பிடும்போது, நமது அரசின் கொள்கையானது கடந்தகால அனுபவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டும், புதிய வளர்ச்சிகளை எதிர்நோக்கியும், தமிழகத்தில் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தின் செயல்திறன் மற்றும் பொருளாதாரத்தின் உச்ச நிலையில் நிலைநிறுத்துவதோடு அல்லாமல் பொதுவாக இத்துறையின்கீழ் இயங்கும் ஏனையப் போக்குவரத்தின் நல்ல செயல்பாட்டுக்கும் ஏதுவாக அமைந்துள்ளது.





